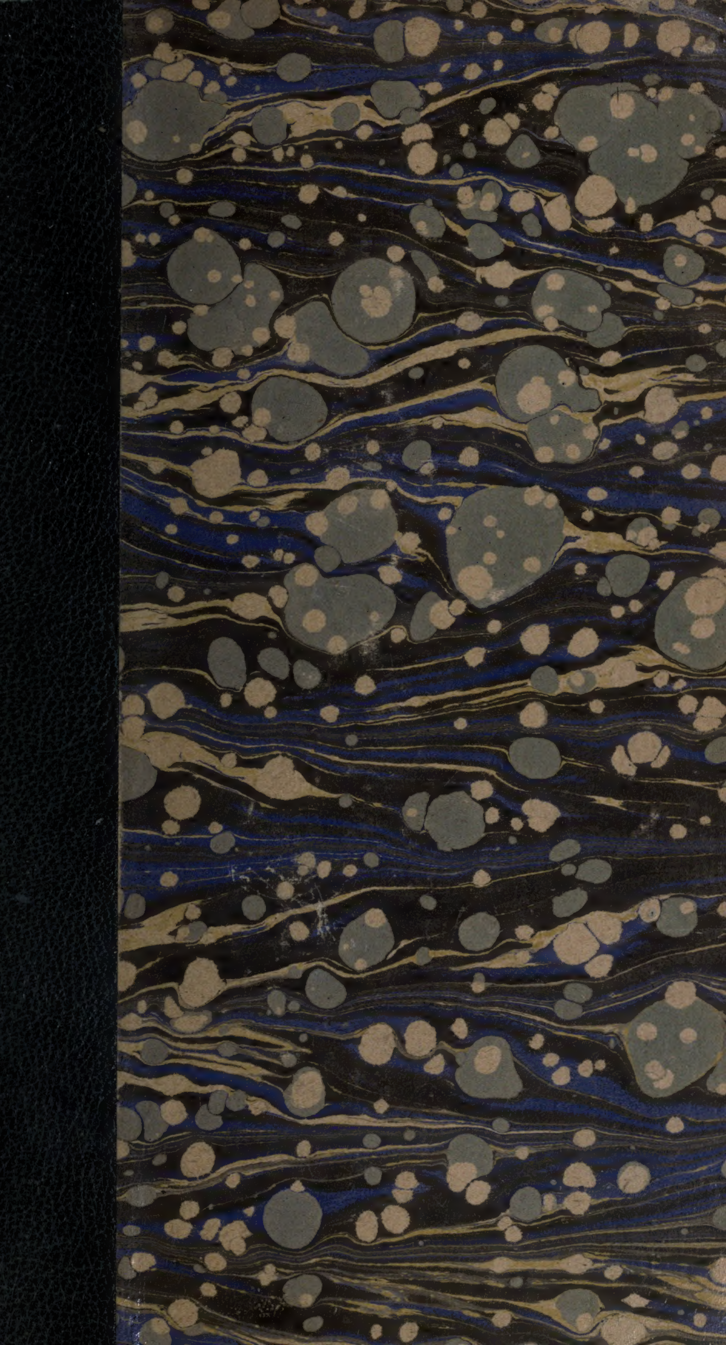
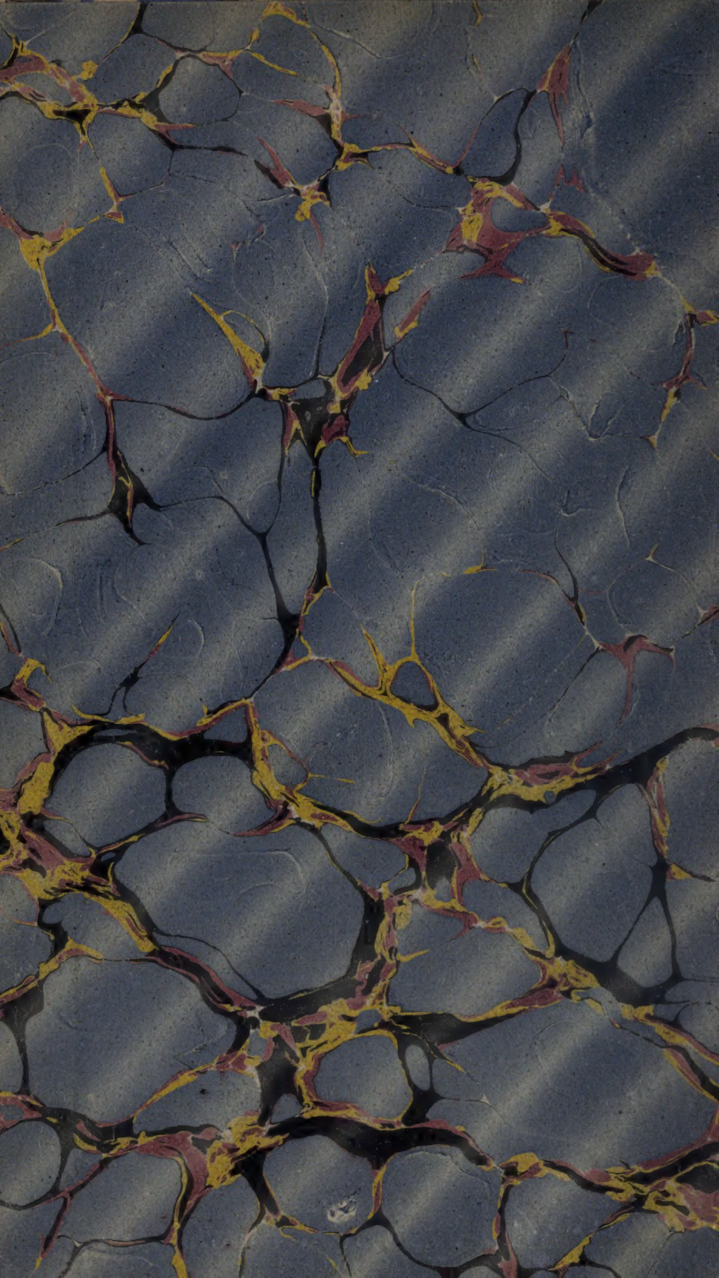
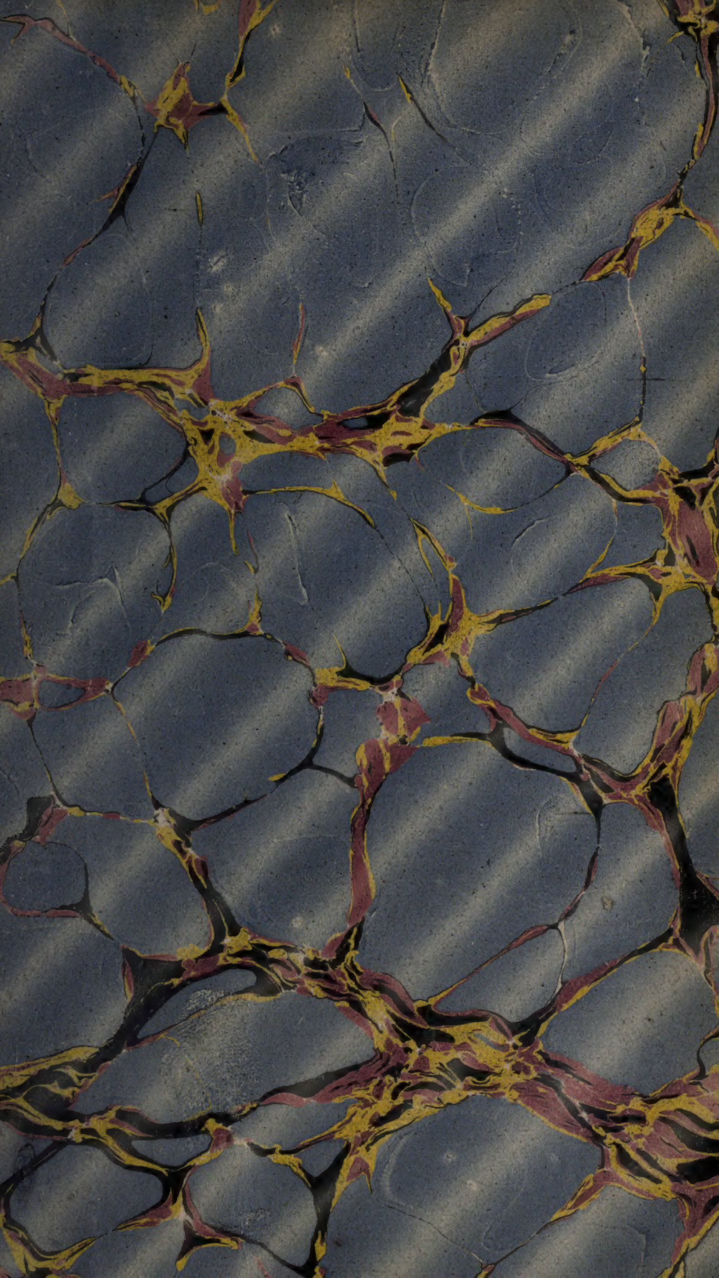






LE MARIN ANGLAIS

DU MÊME AUTEUR

Étude sur les bourses allemandes de valeurs et de commerce; 1898, Paris, Rousseau....... 12 fr. 50

La réorganisation des bourses de commerce; 1898, Paris, Guillaumin .... 1 fr. »

De la création en Suisse d'une banque centrale d'émission; 1899, Paris, Rousseau... ...... 1 fr. »

Les banques de dépôt, les banques de crédit et les sociétés financières; 1900, Paris, Larose. 5 fr. »

Whitechapel; 1901, Paris, Rousseau.......... 1 fr. 50

La bourse; 1901, Genève, Paul Richter....... 1 fr. »

Les sociétés par actions: essai de méthode historique; 1901, Paris, Larose .... 1 fr. »

La crise allemande de 1900-1902: le charbon, le fer et l'acier; 1902, Paris, Larose........... 5 fr. »

Un État de l'Ouest américain : le Wyoming; 1904, Paris, Larose........................ 1 fr. 50

Vue d'ensemble sur les trusts; 1904, Paris, Larose. 1 fr. »

Un chapitre de l'histoire des chemins de fer américains; 1904, Paris, Larose............ 1 fr. »

Les grèves de Marseille en 1904; 1904, Paris, Fédération des Industriels et des Commerçants Français, et Larose.............. ..... 1 fr. »

EN PRÉPARATION

Un Trust américain: le trust du cuivre.

La bourse de New-York entre 1850 et 1880.

Essais historiques sur le capitalisme moderne: 1° la bourse. **La spéculation en Hollande au XVIIe siècle.**

FÉDÉRATION
DES INDUSTRIELS ET DES COMMERÇANTS
FRANÇAIS

Le Marin Anglais

PAR

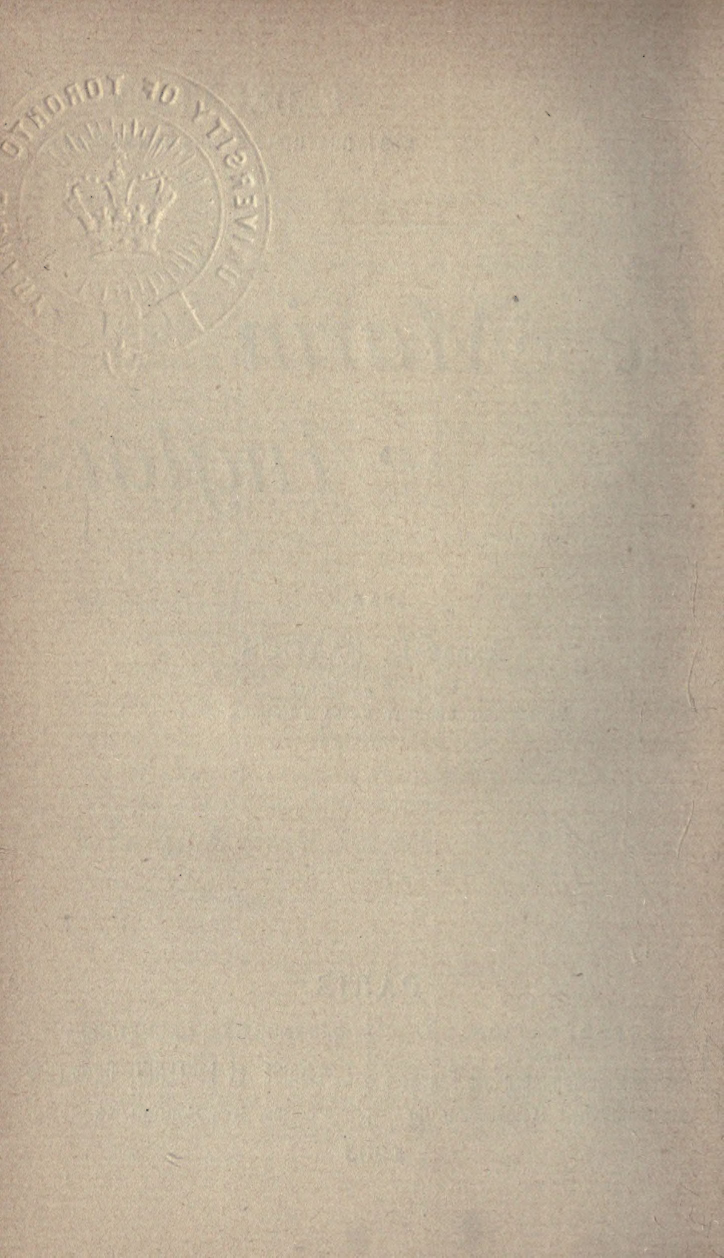
ANDRÉ-E. SAYOUS
DOCTEUR EN DROIT
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA « FÉDÉRATION »

PARIS

FÉDÉRATION
DES
Industriels et Commerçants Français
50, Boulevard Haussmann, 50

LIBRAIRIE DU RECUEIL SIREY
L. LAROSE et L. TÉNIN, Directeurs
22, Rue Soufflot, 22

1905



PRÉFACE

La *Fédération des Industriels et des Commerçants Français* nous a chargé, au mois de mai dernier, d'une enquête sur les équipages de la marine marchande, plus spécialement sur la « question sociale à la mer ». L'absence, dans la littérature française, de tout ouvrage, même de toute étude quelconque sur ce sujet, rend malaisée, sinon impossible, la composition immédiate d'un rapport d'ensemble. Notre premier souci doit être de réunir les documents, de les soumettre au public. Plus tard seulement, nous résumerons nos observations et présenterons des conclusions.

Le *Marin Anglais* voudrait faciliter la voie à ceux qui préfèrent aux « sauts dans l'inconnu » les décisions reposant sur des données précises. Il s'en dégage, croyons-nous, quelques faits notables, qui confirment des principes établis, sont d'ordre historique, ou encore tirent de leur force ou de leur nouveauté une importance particulière.

L'Angleterre a souffert, il y a quelque quinze ans — au moment où le syndicalisme *(new-unionism)* y sévit le plus violemment, — des mêmes excès que la France à l'époque actuelle : les matelots avaient la prétention d'imposer partout et toujours leur volonté, même leurs fantaisies, aux armateurs. L'opinion publique, favorable, risqua de faire déborder le courant. Mais le patronat sut écarter ou arrêter les meneurs, et atténua, par une sorte d'assurance contre les risques de grève, les conséquences des mises à l'index. Sans la *Fédération des Armateurs*, enchaînant les syndicats ouvriers, les conséquences de la crise du fret seraient aujourd'hui des plus graves pour la marine britannique.

Beaucoup de personnes attaquent nos lois sur les équipages, moins pour les motifs souvent sérieux qu'ils invoquent, que dans l'espérance de forcer la main au patronat. Il y a quelque naïveté à entrevoir dans cette direction une facile victoire. Nos armateurs, s'ils devenaient libres dans la composition de leur personnel, engageraient des étrangers qui se contenteraient de salaires peu élevés. L'exemple de l'Angleterre nous en fournirait, au besoin, la preuve. M. Rivelli a aperçu la menace; et, assez habilement, il propose de s'en

tenir, plus en apparence qu'en réalité, à la situation actuelle : laisser intactes les charges que la loi impose aux propriétaires de navires français, et diminuer, au point presque de les supprimer, les garanties qu'elle comporte pour eux, même celles qui n'ont rien de commun avec l'inscription maritime. Il oublie que les bateaux ne sont pas, comme les usines, attachés étroitement au sol ; et que nos armateurs pourraient poursuivre leur activité sous des pavillons moins *rouges* que le nôtre.

Les équipages britanniques sont souvent insuffisants pour assurer une navigation sans danger. Mais le mal étant *international*, cherchons-lui un remède *international*, si nous ne voulons pas rendre aux capitalistes de certains pays la lutte inégale sur le marché du fret. Telle a été la conclusion primordiale de la « Commission extraparlementaire sur les équipages » (*Manning Committee)*. Celle-ci a bien présenté un tableau *(Scale)*, indiquant le nombre d'hommes que chaque bateau devrait comporter selon son tonnage ; son œuvre, plus laborieuse qu'utile, se trouve cependant enterrée, depuis dix ans, dans la masse énorme des *blue books* ; et le législateur s'est contenté de généraliser les principes sur les « bateaux innavigables ».

Le capitaine anglais, dont les droits sont, en de nombreuses directions, strictement déterminés, dispose comme bon lui semble de ses hommes; ainsi le veulent les conditions de voyages en mer. Il existe des usages, relativement respectés, qui suffisent. Jamais aucun des leaders radicaux n'a présenté en Angleterre une proposition tendant à réglementer la vie à bord des bateaux comme dans un atelier. Chez nous, au contraire, on voudrait « industrialiser » les navires au risque de diminuer la sécurité des traversées et la discipline à bord, en rendant plus fréquents, à demi légaux quoi qu'on en dise, les refus d'obéissance, les actes de résistance à peine déguisée contre l'autorité des chefs : — « Ce travail, pourrait-on soutenir, ne rentre pas dans mon service » : ou encore : « Ce n'est pas un cas de force majeure, je ne me mettrai à l'ouvrage qu'après avoir reçu un *bon* d'heures supplémentaires. » On entend déjà souvent de tels propos ; que serait-ce lorsque la loi en suspens serait votée?

Une loi de 1881 a supprimé toute peine corporelle contre les matelots qui désertent à l'intérieur du Royaume-Uni;... aussitôt, la désertion a augmenté dans des proportions énormes! Les articles du Code maritime visant

les actes d'indiscipline sont peu sévères et appliqués avec douceur ; sur les bateaux d'aucune nation, la désobéissance et les révoltes ne sont plus fréquentes que sur ceux de Grande-Bretagne! Nous n'en conclurons pas nécessairement au maintien intégral du décret-loi de 1852 et de la loi de 1898 ; nous montrons les dangers d'un régime qui, de fait, désarmerait les officiers.

En ce qui concerne la flotte militaire, une comparaison avec l'Angleterre est d'un médiocre intérêt : le service n'y est pas obligatoire ; on doit y procéder à l'engagement de volontaires. Toutefois, il est utile de remarquer que Lord Brassey y demande une réforme... dans le sens de notre inscription maritime !

Que nos lecteurs n'attachent pas une trop grande importance à ces observations personnelles ; qu'ils parcourent le sentier que nous avons établi tant bien que mal à travers une forêt touffue, pour tirer eux-mêmes des conclusions !

Paris, février 1905.

INTRODUCTION

I. — Le matelot anglais de commerce.

Indiquons, à grands traits, le caractère du matelot anglais de la marine marchande — *Jack Tar*, selon l'appellation populaire — afin de préciser dès l'abord la race et le milieu.

L'ouvrier anglais est, en général, intelligent, très habile, pas trop routinier, assez rapide dans ses mouvements, plein de sang-froid. — Tels sont aussi les caractéristiques de *Jack*. Il exécute bien le travail qui lui est confié ; avec un peu d'expérience, il arrive à carguer soigneusement une voile, à savoir gouverner et à jeter habilement des amarres. Il trouve, en chaque moment, les solutions les plus ingénieuses. Il n'hésite pas, va droit au but. Il réussit souvent grâce à son calme et à son énergie ; dès lors, il apparaît précieux dans les circonstances difficiles.

Malheureusement, *Jack* est de son pays à

d'autres points de vue. Il boit à outrance ; il aime trop, en dehors de ses sports favoris, à demeurer dans la plus complète inaction; il dépense sans compter; il est très susceptible; il se met aisément en lutte ouverte avec ses supérieurs. Les *bars* forment son « club » et son « salon »; en en sortant, il commet ses fautes et ses crimes. Un acte que les événements rendent inutile le met de mauvaise humeur, parfois en fureur; il ne veut faire que l'amusant et le nécessaire. A terre, il est prodigue; il jette à pleines poignées le gain de longs mois, comme certains tailleurs juifs de Londres et beaucoup d'ouvriers de la grande industrie. Il se sent supérieur au vulgaire, et prend mal les critiques les plus justifiées. Il ne respecte que la force morale ou physique; tout homme faible ou ayant conscience apparente de son impuissance n'a pas le moindre crédit auprès de lui.

Jack se distingue à d'autres points de vue des travailleurs nationaux. Il gagne des régions très lointaines et n'est pas toujours débarqué dans un port anglais; une année, sinon deux ou trois, se passent avant qu'il ne revienne dans son pays natal. Aussi reste-t-il souvent célibataire et, avec un goût croissant pour les aventures, devient-il une

sorte de vagabond. Il passe ses heures de liberté dans des *boarding-houses* louches et dans des bars infâmes; il débarque pour mener quelques jours une vie plus coûteuse que large; puis il reprend brusquement la mer sur le premier bateau venu.

Jack est très personnel. Les leaders ouvriers — surtout M. Wilson — ont déjà secoué son apathie et la secoueront peut-être encore, invoquant avec succès la « solidarité des travailleurs »; mais il n'est que rarement un *union man*, un bon syndiqué. Les injustices l'irritent; il a pris l'habitude de protester dans la pénombre d'*a parte* ou dans ses entretiens avec ses amis. L'isolement où il se sent, loin de l'inciter à faire partie d'un groupe, le rend apathique. Et, au lieu d'une série de plaintes plus ou moins coordonnées et plus ou moins appuyées, on entend des éclats de voix furieux, se perdant dans le flot des protestations humaines. Autant l'influence syndicale aurait pu être grande sur des hommes moins souvent éloignés de la mère patrie, autant elle est vite devenue médiocre, presque nulle, sur des hommes roulant à travers le monde, après quelques *booms* dus à des élans semi-irraisonnés qui se brisèrent au premier obstacle.

La naïveté et la faiblesse des matelots de

tous les pays sont légendaires, bien qu'elles aient sensiblement diminué. *Jack* est, plus que tout autre, peut-être, glorieux et irascible, puis affaissé et sans défense. Lisez *Our Seamen* de Sam Plimsoll, *Belaying Pin Gospel* du pasteur Matthews, ou encore quelques volumes de Frank T. Bullen, ainsi que *With Christ in Sailors' Town!* Lorsque nous parlerons des *crimps* ou *runners* de Londres, de Cardiff, de Glasgow, de New-York et de San-Francisco, plus d'un s'étonnera de retrouver des tableaux qu'il avait relégués dans le domaine de l'histoire.

II. — Lois et règlements en vigueur ; principaux organes de la marine marchande.

Le Code maritime (*Merchant Shipping Act*) de 1894 contient presque toutes les dispositions légales sur les droits et devoirs des capitaines et des matelots, tant dans les ports qu'à la mer. C'est à lui que nous nous référerons sans cesse.

La législation sur les équipages est très « anglaise ». Elle est détaillée sur de nombreux points; puis, tout à coup, se découvre l'horizon et apparaissent des dispositions d'ensemble. Après avoir parlé longuement de la

ligne de charge, du chargement du bois, le Code maritime traite dans son ensemble la question des bateaux « innavigables » ; et il en est ainsi pour les problèmes les plus divers.

Le *Board of Trade* joue, vis-à-vis des intéressés, le rôle de « bonne vieille grand'-mère [1] ». Les armateurs le trouvent tâtillon et se plaignent de sa sévérité ; les marins, au contraire, le déclarent extrêmement nonchalant, sinon « l'ennemi héréditaire de tout progrès commercial [2] . »

Sous la surveillance du *Board of Trade* fonctionnent : *a*) Des « comités locaux de la marine » (*Local Marine Boards*), composés en partie de personnes élues par les commerçants, et « chargés de l'application de la loi » (art. 224, Code maritime) ; *b*) Des « bureaux de la marine marchande » (*Mercantile Marine Offices*). Le surintendant de ceux-ci a pour fonctions : « de faciliter l'engagement des marins en conservant des registres portant leurs noms et leurs dénominations ; de surveiller l'engagement et le congédiement des matelots ; de procurer des moyens d'assurer la présence à bord, aux époques fixées, des

1. V. W.-H. Renwich, *Free Trade and British Shipping* (*Nineteenth Century*, février 1904.)

2. *Maritime Review*, 21 décembre 1904.

hommes engagés; d'encourager l'apprentissage des novices; et enfin de remplir toutes les autres obligations que lui impose la loi » (art. 247, C. mar.). Notons encore l'existence non seulement de tribunaux particuliers, mais d'un « bureau général pour l'inscription et la répertoriation des gens de mer » (*General Register and Record Office of Seamen*), où « l'on enregistre les noms de toutes les personnes qui servent à bord de navires et sont soumises au Code maritime » (art. 262, C. mar.).

LE MARIN ANGLAIS

CHAPITRE PREMIER

LES SYNDICATS DE MATELOTS, DE CAPITAINES ET D'ARMATEURS

I. — Les luttes entre matelots et armateurs durant les vingt dernières années.

Vers le milieu du XIXe siècle, les matelots anglais, qui touchaient entre 1 liv. 15 sh. et 2 liv. 5 sh. par mois, constituèrent des associations locales. Forts de leur union, ils réclamèrent des salaires plus élevés et triomphèrent d'abord. Mais les armateurs opposèrent une résistance collective à leurs prétentions : des bureaux d'armement furent établis dans les principaux ports; on y embarqua de préférence les porteurs de certaines cartes, — ceux qui se tenaient à l'écart du mouvement; — après une lutte plus ou moins violente, les syndicats succombèrent [1].

1. V. le récit de M. J.-H. WILSON : *Minutes of the Royal Commission of Labour*, groupe B, 1892, t. I, p. 462.

Nous ne raconterons pas l'histoire des multiples associations de marins, qui furent créées dans certains ports ou certaines régions, y défendirent les intérêts généraux des marins ou les intérêts particuliers de leurs membres, et y reçurent successivement le coup de mort par suite des fautes de leurs chefs ou d'une lutte malheureuse contre le patronat.

En 1887, M. J. Havelock Wilson forma la *National Amalgamated Sailors' and Firemens' Union of Great-Britain and Ireland.* Les débuts de ce syndicat furent modestes. A sa première séance, il n'assista que trois personnes. Mais, peu à peu, les adhérents augmentèrent. L'œuvre était encore à son début, lorsqu'un brusque succès la fit connaître. Après une courte lutte, les salaires furent relevés de 10 sh. par mois à Sunderland. Et, « comme tout le monde aime Jack », cet événement purement local eut un grand retentissement. Les matelots pensèrent avoir trouvé une panacée [1].

La *National Union* ne tarda pas à agir. D'une part, elle se porta garante vis-à-vis des armateurs que ses adhérents ne déserteraient pas ; de l'autre, elle réclama pour les équipages une meilleure nourriture et dirigea ses efforts vers un relèvement des salaires. En 1888 et 1889, elle livra quelques « batailles », mais brèves et peu

1, *Life and Labours of J. H. Wilson* (supplément au *Seafaring*, p. 5).

violentes. Le courant syndicalo-socialiste (*new-unionist*) favorisa son développement. Elle eut, nous dit M. J. H. Wilson, jusqu'à quarante-cinq sections et cent trente mille membres [1].

M. Wilson voulait créer un « grand fond », afin de réclamer dans tous les ports de Grande-Bretagne la fixation de salaires uniformes. Mais la bataille fut engagée trop tôt par les syndiqués impatients. En l'espace de vingt-quatre heures, les équipages de la Tyne obtinrent 5 livres sterling par mois sur les vapeurs et 3 liv. 10 sh. sur les voiliers, comme 32 sh. 6 d. par semaine sur les caboteurs. A Liverpool, si les matelots durent d'abord capituler devant la faim après trois semaines de lutte, ils eurent, lors d'une seconde tentative, un notable succès. « Certaines victoires sont plus néfastes que des défaites », disaient des hommes sérieux : « pour faire œuvre utile, il faut de l'intelligence, de la loyauté, du calme et de la modération [2] »; paroles sages, qui indiquent bien ce qui allait manquer aux syndiqués.

Selon M. C. Law, « la *Seamen's Union* a atteint une grande notoriété sans avoir rendu à ses membres des services correspondants [3] ». Si les salaires des matelots se relevèrent de 15-20 0/0

1. *Minutes of the Royal Commission of Labour*, groupe B, t. I, p. 462.
2. *Life and Labours of J. H. Wilson.*
3. J. Holman. *Handy Book for Shipowners and Masters*, Londres, 1900, p. 230.

en moyenne entre 1887 et 1890, ce fut par suite des circonstances favorables, mais également grâce au syndicat. A tous autres points de vue, les juges sévères semblent avoir raison. Ecoutons, sur les abus qui se produisirent, l'organe même de l'*Union*, le *Seafaring* : « Aussitôt les matelots s'aperçurent-ils de leur grande puissance, qu'ils commencèrent à en user sans mesure. Ils réclamèrent des choses déraisonnables... Il ne suffisait pas à quelques-uns que tous les hommes engagés aux bureaux de la marine fussent des syndiqués : s'il en manquait un au départ —, ce qui n'est pas rare, même aujourd'hui, — ils se refusaient à laisser prendre au capitaine les indépendants qui se présentaient au dernier moment, alors que, parfois, le capitaine offrait de payer le droit d'admission [1]. »

Au point de vue financier, le syndicat devint l'objet de violentes critiques. « Il éleva le droit d'admission (pour les nationaux) à 2 livres sterling; beaucoup de matelots protestèrent, déclarant cette somme trop élevée, pratiquement prohibitive [2]. » Les caisses régionales étaient pillées, souvent par les leaders eux-mêmes.

L'*Union* voulait exclure de tout emploi sur les bateaux anglais ceux qui ne verseraient pas de cotisations dans ses caisses. Des « délégués » (*Delegates*), forts et solides gaillards, étaient pla-

1. *Life and Labours of J. H. Wilson* (supplément au *Seafaring*, p.5).
2. *Life and Labours of J. H. Wilson.*

cés devant les bureaux de la marine et demandaient à tous ceux qui allaient s'engager de leur produire une carte d'adhérent ou de leur remettre le montant de leur cotisation. Quiconque résistait était malmené ; certains capitaines, qui ne voulurent pas céder aux délégués et renvoyer des indépendants, furent l'objet de violences.

Lorsque, malgré les procédés d'intimidation, des indépendants trouvaient à s'embarquer, les syndiqués faisant partie de l'équipage étaient priés de débarquer (*called out*) et, par un système de surveillance attentive (*picket*), empêchaient d'autres de prendre leur place. Le bateau était bloqué (*blocked*), jusqu'à ce que les indépendants (*blacklegs*) fussent renvoyés ou se ralliassent à l'*Union*.

Les membres de n'importe quel syndicat ouvrier refusaient de venir au secours de vaisseaux en détresse, lorsque l'on n'y employait pas des *union men !* Un capitaine, forcé d'échouer son navire pour ne pas le couler, appela à l'aide des dockers afin de décharger au plus vite les marchandises et éviter des pertes notables. Ceux-ci, à peine arrivés à bord, demandèrent : « Faites-vous partie d'une *Union ?* » La réponse ayant été négative, ils ne voulurent pas travailler avant que tout l'équipage à l'œuvre ne se fût retiré. Le capitaine dut céder, tout retard pouvant être néfaste [1].

1. *Minutes of the Royal Commission of Labour*, groupe B, t. I, p. 227.

La lutte prit des formes curieuses. Les *Unions* locales furent sommées de se fondre avec le syndicat national. Quelques-unes résistèrent, désireuses de conserver leur indépendance ou peu soucieuses de participer aux abus. Leurs membres furent menacés et boycottés. M. Wilson s'entendit avec les charbonniers de Londres pour que l'on ne déchargeât plus les bateaux du Nord-Est, dont les équipages ne seraient pas composés *uniquement* de membres de *son* groupe[1].

Sur la création et les menaces de l'*Union of Shipmasters and Officers of Great-Britain and Ireland*, qui mirent le feu aux poudres, il existe deux versions. M. Wilson et les matelots syndiqués prétendent que « les officiers perdirent la tête et se livrèrent aux mêmes excès absurdes que les équipages[2] ». M. Laws, de la *Shipping Federation*, déclare, au contraire, que ce fut là une manœuvre de la *Seamens' Union*, manœuvre destinée à renforcer sa puissance[3]. En tout cas, les membres de la nouvelle association de capitaines envoyèrent une députation aux matelots et aux dockers ; ils leur demandèrent « de n'accepter du travail que sur les bateaux où tous les officiers auraient adhéré à leur groupement ». Leur but, nullement voilé, était que « le Secrétaire général du syndicat eût la direction, le con-

1. *Eod. loc.*, p. 547.
2. *Life and Labours of J. H. Wilson.*
3. Holman, *Handy Book*, p. 230.

trôle et l'inspection des affaires d'une façon aussi complète et effective que s'il eût été le gérant d'une grande entreprise » (art. 24 des Statuts).

Ce n'était point là une pure menace. Plus d'un bateau ne put pas prendre la mer parce que les officiers se refusaient à adhérer à la nouvelle *Union*, et que, pour ce motif, le bord était déserté par l'équipage. Souvent aussi, les officiers durent s'incliner devant la force[1].

Les armateurs, qui avaient sans grand succès favorisé la formation de syndicats jaunes, se sentirent enfin en danger. Ils décidèrent de s'unir, eux aussi, pour la défense de leurs intérêts. Les premiers jours de septembre 1890, la *Shipping Federation* était créée.

La Fédération, à peine formée, protesta surtout contre les prétentions de l'*Union of Shipmasters*. « Il est de la plus grande importance, écrivait-elle, que tous les armateurs viennent en aide à leurs capitaines et officiers, qui se refusent à faire partie de l'*Union of Shipmasters and Officers of Great-Britain and Ireland* ou de quelque autre syndicat ou association dirigé par d'autres que ses propres membres. Il est peu nécessaire de dire qu'une telle prétention de la part des équipages enlèverait aussitôt aux capitaines et officiers toute confiance en eux-mêmes et toute indépendance... Le Comité exécutif prêtera, en chaque circonstance, son aide aux armateurs,

1. *Seafaring*, 20 septembre 1890.

afin de maintenir la liberté d'action de leurs officiers et de mettre ceux-ci en mesure de résister à toute demande déraisonnable [1]. »

Pour empêcher que le syndicat des matelots ne tyrannisât les indépendants (*free*), la Fédération établit des bureaux, où pouvaient s'inscrire les gens de mer après avoir prouvé leur qualification et exprimé leur volonté de « travailler avec tous hommes compétents, qu'ils fussent ou non membres d'une *Union* ». Les capitaines, officiers et mécaniciens ne choisiraient ainsi leurs hommes par l'entremise ni de « délégués » ni de « marchands d'hommes ». Les matelots pouvaient se faire inscrire et jeter leur carte au vent — ainsi que le désirait le syndicat des matelots ; — on perçut un droit de 1 sh., qui empêcha cette comédie.

En signant leur demande d'inscription, les matelots devaient prendre l'engagement d' « exécuter leur contrat selon les principes du Code maritime et de s'embarquer sur tous les bateaux dont ils auraient accepté les conditions, qu'ils fussent ou non composés d'adhérents de quelque syndicat ». D'autre part, les armateurs faisant partie de la Fédération exprimaient leur *préférence* pour ceux qui seraient porteurs d'une carte.

Les leaders de la *National Seamens' Union* craignirent que cette nouvelle institution ne di-

1. *Minutes of the Royal Commission of Labour*, groupe B, t. I, p. 623.

minuât leur puissance. Ils employèrent tous les procédés d'intimidation courants à cette époque. Pour y mettre terme, la Fédération décida de procéder à l'engagement et au payement des équipages à bord des bateaux.

Le syndicat des matelots s'adressa aux syndicats alliés et fit appel à leurs sentiments de solidarité, à leur « sympathie [1]. »

Le 3 décembre, l'*United Labour Council of the Port of London*, « dont le but était d'assurer un effort combiné de la part des diverses organisations », affichait partout le « manifeste » suivant :

« Les armateurs de Londres ayant brisé avec l'usage d'embarquer leurs équipages aux bureaux établis spécialement à cet effet et décidé de les enrôler à bord des bateaux pour le plus grand dommage du syndicalisme en général, le *Council* a résolu de demander aux travailleurs représentés ici de s'abstenir de tout ouvrage, soit direct, soit indirect, qui faciliterait le départ des navires de :

MM. *Shaw, Savill and C°*,

la *New-Zealand Shipping C°*,

et de la *British India Steam Navigation C°*,

jusqu'à ce que ceux-ci prennent l'engagement d'embarquer et débarquer dorénavant leurs équipages aux bureaux ordinaires et de ne plus accep-

1. Cuthbert Laws, *Shipping Federation*, dans Holman, *Handy Book*, p. 231.

ter d'autres hommes que les membres du syndicat des marins [1]. »

La Fédération riposta aussitôt :

« Les armateurs de Londres et des autres grands ports, afin de garantir leurs officiers et leurs matelots de toute insulte, menace d'intimidation et voies de fait lorsqu'ils se rendent aux bureaux de la marine ou les quittent, continueront, sous le contrôle du *Board of Trade*, à engager les équipages à bord des vaisseaux jusqu'à ce que règne un meilleur esprit...

« Il est malheureux que les officiers et les mécaniciens abandonnent leur travail et perdent une journée aux bureaux de la marine; d'autre part, il est très avantageux aux matelots et aux chauffeurs de signer leur embarquement sur le bateau où ils serviront : ils peuvent visiter leur logement et constater eux-mêmes la situation avant de s'engager définitivement.

« Les armateurs ne consentiront pas à traiter avec les membres de quelque syndicat à l'exclusion de toute autre personne; mais ils accepteront tous les matelots ou chauffeurs qualifiés, qu'ils soient ou non syndiqués, pourvu qu'ils acceptent de travailler ensemble sans querelle et pour le profit commun.

« On donnera la préférence aux matelots qui présenteront des certificats de notre bureau d'ins-

1. *Minutes of the Royal Commission of Labour*, groupe B, t. I, p. 624.

cription ; ces certificats peuvent être obtenus par les syndiqués aux mêmes conditions que par tous autres ; les étrangers, cependant, devront prouver qu'ils ont déjà servi quatre ans sur des bateaux anglais[1]. »

La lutte devint à mort. Ecoutons un témoignage rapporté devant la *Labour Commission :*

« Les hommes se réunirent devant les bureaux de la marine, au nombre de quarante environ. Les menaces de la part des représentants de la *Seamens' Union* furent si violentes que la moitié des chauffeurs n'en franchirent pas le seuil. Aux alentours, cent cinquante à deux cents membres du syndicat avaient organisé un « piquet », gesticulant violemment, menaçant de « casser la tête » à quiconque s'embarquerait et promettant d'envoyer « cent hommes pour arrêter le train à la gare de Waterloo, etc. »

« A la gare de Waterloo, grâce aux dispositions prises par deux inspecteurs de police, le chef de station et la police du chemin de fer, tous les hommes se trouvèrent à l'abri, bien que le Secrétaire général du syndicat fût lui-même présent, à la tête d'un groupe nombreux[2]. »

La Fédération, un moment hésitante « par désir de conciliation », se trouva dans l'obligation de prendre des mesures graves et souvent coûteuses. Nul ne serait plus embarqué sur les

1. *Minutes of the Royal Commission of Labour*, groupe B, t. I, p. 624.
2. *Eod. loc.*

bateaux de ses membres sans posséder une de ses « cartes » : celle-ci ne donnait plus lieu à une simple préférence, elle devenait obligatoire. Des travailleurs amenés des régions les plus diverses du Royaume furent engagés et logés soit sur des bateaux-dépôts, soit dans des hangars que l'on avait aménagés à cet effet. Des poursuites eurent lieu contre les délégués et chefs de l'*Union* qui organisaient des « piquets » en violation de la loi ; elles furent suivies de condamnations qui diminuèrent l'effet des menaces. M. Wilson, sentant la lutte inégale et désireux de sauver le syndicat d'une ruine probable, offrit aux armateurs la paix sur les bases suivantes :

1° Les *union men* ne seraient embarqués qu'avec des *union men*, mais ils ne « bloqueraient » plus les bateaux du même armateur dont l'équipage serait composé d'indépendants ;

2° Avant de procéder à un enrôlement, l'armateur annoncerait son intention d'avoir un équipage d'*union men* ou d'indépendants. S'il préférait les *union men*, le syndicat surveillerait l'embarquement des hommes engagés et fournirait au besoin des remplaçants ;

3° Si possible, les matelots seraient engagés quarante-huit heures avant le départ des bateaux ;

4° La *Shipping Federation* promettrait de ne pas exiger de cartes des membres de l'*Union* ;

5° Le Secrétaire de l'*Union* interviendrait dans la discussion des conditions d'embarquement ;

6° Un salaire uniforme serait fixé par un comité mixte et son taux devrait être respecté ;

7° Tout différend entre la *Federation* et l'*Union* serait réglé par un comité mixte ;

8° Celui auquel une décision donnerait tort n'aurait plus le concours de la *Federation* ni de l'*Union* ;

9° Des tribunaux arbitraux seraient créés dans les principaux ports ;

10° Diverses mesures seraient prises pour mettre un terme à l'indiscipline [1].

M. Laws écarta toutes conditions : « La Fédération refusait, par principe, toute relation avec un syndicat quelconque » ; elle se contentait d'être un organe défensif ; elle n'organisait pas le travail, « laissant à la loi et à chacun le soin de régler les rapports entre patrons et employés ».

Depuis la formation de la *Shipping Federation* — 3 septembre 1890 — jusqu'à l'acceptation de sa « carte » — 10 mars 1891 —, les incidents succédèrent aux incidents :

5 septembre 1890 : grève à Leith ;

10 septembre 1890 : grève à Bowness ;

29 septembre 1890 : grève à Grangemouth ;

15 octobre 1890 : grève à Dundee ;

28 octobre : grève à Cork ;

18 novembre ; boycott à Liverpool ;

1. *Minutes of the Royal Commission of Labour*, groupe B, t. I, p. 627.

19 novembre : grève à Garston ;
5 décembre : boycotts et grève à Londres ;
30 décembre : grève à Hull ;
6 février 1891 : grève à Cardiff ;
25 février 1891 : grève à Aberdeen ;
3 mars 1891 : grève à Newry.

Les motifs de ces suspensions de travail méritent d'être classés :

1° Emploi de capitaines, officiers, mécaniciens et matelots n'appartenant pas à l'*Union* ;

2° Refus par des armateurs de n'engager que des *union men* ;

3° Salaires insuffisants selon le syndicat ;

4° Expéditions de bestiaux ;

5° Chargement de bateaux dans des ports où des syndiqués étaient en grève ;

6° Possession d'un bateau par une personne résidant dans un port où les syndiqués étaient en grève ;

7° Possession d'un bateau par un membre de la Fédération ;

8° Différend entre deux syndicats ;

9° Refus de charger certaines marchandises dans leur état originaire ;

10° Protestation des ouvriers contre des sous-ordres.

La victoire de la Fédération fut très nette. La « carte » devint en fait obligatoire, après que l'on en eut rayé la « clause de préférence » et que l'on eût renoncé à exiger le paiement de 1 sh. La *Seamens' Union* voyait diminuer son

crédit dans la mesure où l'institution patronale gagnait en autorité.

En 1893, la Fédération eut à livrer contre les dockers une lutte identique.

Le syndicat des ouvriers des ports abusait de la situation. Il ne se contentait pas de réclamer pour ses membres le monopole du travail ; il forçait les maîtres-arrimeurs eux-mêmes à se joindre à eux et imposait aux navires telle ou telle personne. Décidée à mettre un terme aux grèves et aux boycotts qui avaient éclaté et devenaient sans cesse plus aigus par suite de la « sympathie » de groupes voisins, la Fédération créa à Hull un « Bureau de travail libre » (*Free Labour Office*) : « Pouvait s'y faire inscrire quiconque prouvait connaître son métier et déclarait accepter du travail avec tout autre ouvrier, qu'il fût ou non membre du syndicat; chaque membre recevait un disque de métal portant son numéro et indiquant son adhésion. »

Une grève générale éclata; elle dura deux mois et fut très aiguë. La Fédération finit par triompher complètement et gagner ce que les ouvriers eux-mêmes appellent « un nouveau Waterloo », en « important » sept mille ouvriers depuis le centre du pays.

Vers la fin de 1898, un mouvement se produisit parmi les matelots, plus spécialement en Écosse et dans le Nord de l'Angleterre. A Glasgow, plusieurs centaines de marins déposèrent au syndicat leurs cartes de la Fédération. Et quel-

ques bateaux durent être composés uniquement de syndiqués.

Les protestations des équipages portaient principalement sur les points suivants : 1° préférence donnée aux matelots habitant certaines pensions ; 2° intervention des représentants de la Fédération dans la composition des équipages ; 3° accentuation de la baisse des salaires par la Fédération qui procurerait des hommes au capitaine aux « conditions fixées par celui-ci ». On se plaignait également de ce que les salaires fussent trop peu élevés (*starvation wages*). Les *desiderata* étaient les suivants : 1° liberté pour le capitaine de composer son équipage comme bon lui semblerait ; 2° non-intervention de la Fédération dans les disputes entre capitaine et équipage ; 3° établissement d'un salaire fixe :

5 livres sterling par mois, sur les vapeurs ;
3 liv. st. 10 sh. par mois sur les voiliers ;
32 sh. 8 d. par semaine, pour le cabotage [1].

La *Seamens' Union* demanda bientôt une plus complète réforme : la composition d'un comité d'arbitrage mixte, qui déterminerait le taux des salaires tous les six mois et réglerait les différends [2].

La Fédération, un moment menacée, triompha, après trois mois de lutte, grâce surtout aux indépendants, qu'elle fît venir des ports non atteints par le mouvement et qu'elle logea sur la « *Duchess*

1. *Seafaring*, 18 novembre 1898.
2. *Ibid.*, 3 décembre 1898.

of York », demeurée célèbre dans les annales ouvrières de Grande-Bretagne.

La dernière lutte entre matelots et armateurs a eu lieu, en 1903, à Cardiff. Les leaders de la *Seamens' Union* voulaient que, dans ce port, « un salaire minimum fût fixé, au-dessous duquel nul ne pût en fait être engagé, ainsi qu'à Londres, Southampton, Liverpool, Shields, Middlesbro', Hartlepool et Grimsby »; et ce minimum devait être 4 liv. st. 10 sh., au lieu de 3 liv. st. 15 (parfois même 3 liv. st. 5) à 4 liv. st. 5 par mois [1]. Les adhérents du syndicat et leurs alliés momentanés refusèrent de s'embarquer toutes les fois qu'on ne leur promit pas 4 liv. st. 10.

De nombreux bateaux trouvèrent des équipages parmi les indépendants, qui acceptèrent 3 liv. st. 15 et 4 livres sterling; beaucoup également durent s'incliner devant les prétentions de l'*Union*. La nouvelle de ce succès relatif, grossie dans les discours des meneurs — « 250 vaisseaux ont été armés à 4 liv. st. 10 », disait, dès le 11 octobre 1903, M. Wilson [2] — fit échouer le mouvement. De toutes parts, les matelots affluèrent, dans l'espérance de gagner un salaire assez élevé. Au bout de trois mois, la situation se trouva à Cardiff la même qu'auparavant, sinon pire, par suite d'une demande plus considérable et de son effet sur tout marché demeuré libre.

1. *South Wales Daily News*, 1er septembre 1903.
2. *Ibid.*, 12 octobre 1903.

II. — Syndicats de matelots et de chauffeurs.

Le tableau ci-dessous suffit à prouver que les syndicats de gens de mer — personnel-pont, per-

TABLEAU

Indiquant le nom des syndicats de matelots en Grande-Bretagne et le nombre de leurs adhérents en 1902 et 1903 [1].

NOMS DES SYNDICATS	DATE DE FORMATION	NOMBRE D'ADHÉRENTS	
		1902	1903
South Shields Steam-Tug Boatmen	1842	180	176
Wear Steam Packet Trade and Friendly Society	1847	112	119
Tyne Steam Packet Prov. Soc. (N. Shields)	1853	358	472
N. of Eng. Sailors and Sea-going Firemen (Sunderland)	1879	118	31
Hull Seamen and Marine Firemen	1880	705	740
Monkwearmouth Steam-Tug Provident Society	1884	57	57
Marine Engineers	1887	8.000	10.000
Tees Steam Tugboatmen	1889	85	98
Tyne Steam Packet Provident Society (Newcastle)	—	178	167
Humber Steam Trawlers Engineers and Firemen	1893	668	700
Grimsby Steam Fishing Vessels Engineers and Firemen	1896	909	856
Mersey Firemen, Engine Room and Stoke Hole Workers	1899	847	—
Aberdeen Steam Fishing Vessels Enginemen and Firemen	1899	360	177
National Seamen's Federated Union	1901	430	—

1. Etabli à l'aide de renseignements inédits que nous a fournis le *Board of Trade (Labour Bureau)*.

sonnel-machine, cuisiniers et stewards — n'ont pas beaucoup d'adhérents. En 1902, la *National Sailors' Union* était composée, selon M. J. H. Wilson, de 25.000 membres [1]. Sur ce nombre, combien se trouvaient en règle pour lé paiement de leur cotisation? Et, durant les deux dernières années, n'a-t-on pas eu à constater une diminution considérable dans leur chiffre? C'est ce que nous ignorons et qu'il nous importerait de savoir. La *Marine Engineers' Union* comprend une fraction assez importante des mécaniciens de la marine.

Le syndicat des matelots — exactement *National Sailors' and Firemens' Union of Great-Britain and Ireland*, — qui ne peut pas prétendre représenter l'ensemble des gens de mer, n'en joue pas moins un rôle intéressant et notable. De lui seulement les matelots reçoivent un secours moral, basé non sur la religion mais sur le droit, et un secours parfois matériel; de lui provient également le courant réformiste, en partie grâce à l'homme qui l'a formé et qui a conservé, avec un nom très connu, une certaine autorité : M. J. Havelock Wilson, durant quelque temps M. P. (membre de la Chambre des Communes).

M. J. H. Wilson a indiqué, en maintes circonstances, les directions très diverses dans lesquelles l'*Union* exerce son activité. Cette énumération n'a rien de limitatif. « Protéger les intérêts de

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, Londres, 1903, t. II, p. 151.

tous les adhérents à terre et à la mer et améliorer leur situation » est suffisamment élastique pour que nul ne s'y trompe.

a) *Assistance aux adhérents dans la défense de leurs droits* (art. 12 des règlements). Exemples :

Un mécanicien est tué par l'explosion d'une chaudière mal conditionnée. Après remise de 4 liv. st. pour subvenir aux besoins les plus immédiats de la veuve et des orphelins, l'*Union* réclame des dommages-intérêts à l'armateur, puis engage un procès qu'elle gagne en première instance et en appel[1].

Le « *Cheltenham* », saisi par les Russes pour contenir de la « contrebande de guerre », dut débarquer son équipage à Vladivostok. Ses matelots furent rapatriés jusqu'à Saint-Pétersbourg par chemin de fer et depuis là à Londres par bateau. Le capitaine offrit de payer à ceux-ci leurs salaires jusqu'au moment de la saisie et, devant la menace d'un procès, jusqu'au retour en Angleterre. L'équipage n'accepta pas cette proposition et réclama des dommages-intérêts, qui leur furent accordés avec le concours de l'*Union*[2].

L' « *Hubbuck* » engagea un équipage à Londres pour le voyage d'Australie. Il fut ensuite armé pour le cabotage local. Les matelots obtinrent le salaire normal pour ce trafic. Au retour en Angleterre, le capitaine se refusa à respecter cette der-

1. *Life and Labours of M. Wilson*, p. 14.
2. *Shipping World*, 14 septembre 1904.

nière entente. L'*Union* intervint énergiquement et triompha devant les tribunaux[1].

b) *Assistance aux adhérents sous la forme de secours.* — Comme toutes les *Trade-Unions*, la *Seamens' Union* « procure à ses membres des secours » en cas d'accident (art. 11), de chômage (art. 17), de décès (art. 12), de naufrage (art. 15) et de grève (art. 14). Malheureusement, nous ignorons dans quelle mesure — modeste nécessairement, par suite de la médiocre situation de ses finances, — l'*Union* remplit ce programme à l'époque actuelle.

c) *Défense des intérêts des marins*, *par voie de réclamations soumises aux armateurs et appuyées si besoin par une grève.* — Tel est, d'ailleurs, le rôle de tous les syndicats.

d) *Défense des intérêts des marins par la voie du Board of Trade.* — La *Seamens' Union*, par exemple, « emploie tous les procédés légaux pour assurer la sécurité à bord ».

e) *Défense des intérêts des marins devant les commissions parlementaires et le Parlement.* — M. J. H. Wilson a joué un rôle considérable, comme représentant des matelots au Parlement et en sa qualité de président de la *Seamens' Union*, lors des enquêtes très diverses sur la marine marchande. L'*Union* elle-même déclare qu'un de ses buts est « d'assurer la nomination et le maintien au Parlement de représentants des

1. *Life and Labours of M. Wilson*, p. 15.

matelots ». Et elle trouve auprès de « ceux qui aiment *Jack* » le concours nécessaire pour obtenir les réformes les plus diverses. Nous verrons, au cours de cette étude, quel rôle le syndicat a joué dans cet ordre d'idées.

Très difficile est d'apprécier l'activité de la *Seamens' Union*. Celle-ci peut être considérée à deux points de vue opposés. D'une part, elle est un organe de défense et de progrès ; elle donne aux marins isolés les renseignements nécessaires pour connaître l'étendue de leurs droits, et leur prête son concours pour se défendre ; les leaders radicaux ont fait beaucoup, dans les directions les plus diverses, pour l'amélioration du sort des gens de mer. Mais, d'autre part, elle est un organe de fréquentes révoltes et de troubles perpétuels, pour donner à chacun plus le sentiment de ses droits que celui de ses devoirs. L'indiscipline a beaucoup augmenté, à la lecture de l'ancien journal, qui parut successivement sous les titres *Seamen's Chronicle* et *Seafaring* et que la situation financière ne permet plus de soutenir. Le courant d'idées réformistes à outrance fait considérer à l'homme, hier calme, ses intérêts comme si opposés à ceux des armateurs, qu'il voue à ceux-ci une haine mortelle, rendant difficile une paix continue.

La déchéance du syndicat a, malheureusement, réduit son rôle utile, à mesure qu'ont diminué, heureusement, ses effets nuisibles.

Il nous faut remarquer que la *Sailors' Union*

est « fédérée avec tous les syndicats de marins du monde », ainsi qu'elle le dit elle-même; elle fait partie de la « Fédération internationale des travailleurs des industries de transport », ce qui augmente son intérêt à nos yeux.

III. — Les syndicats d'officiers.

Plusieurs syndicats ont été constitués pour défendre les intérêts des capitaines et des officiers de la marine marchande. Un d'entre eux a aujourd'hui une importance notable : la *Merchant Service Guild*, qui date de 1894 et compte plus de 10.000 adhérents. On peut aussi citer la *British Shipmasters' and Officers' Protection Society*, la *Scottish Shipmasters' Association* et la *Federation of Shipmasters' and Officers' under the British Flag*, dont le rôle et les moyens d'action sont identiques.

« Le but de la *Guild*, dit elle-même celle-ci, est d'unir, afin de masser leurs forces, les capitaines et officiers munis de certificats. Elle veut les mettre en mesure de demander et d'obtenir une part directe dans la confection des lois et règlements qui les gouvernent; améliorer leur profession d'une façon générale; leur fournir l'assistance juridique dans le domaine professionnel; et, en même temps, favoriser des relations cordiales entre eux et les employeurs, les armateurs. »

« Depuis sa formation, dit la *Liverpool Daily Post*, la *Guild* a justifié son existence en attirant

l'attention sur les injustices dont les officiers souffrent individuellement ou collectivement et, à maintes reprises, en y remédiant. » Son action a été souvent ferme, jamais violente. Voyons d'abord les services qu'elle rend à ses adhérents en particulier ; nous montrerons ensuite ce qu'elle a fait et désire obtenir tant pour l'ensemble des officiers que pour les marins en général.

Tout membre qui verse la cotisation ordinaire a le droit d'être assisté gratuitement en justice, en cas de procès résultant de l'exercice de sa profession ; il peut aussi obtenir sans frais personnels une enquête sur des faits utiles à établir définitivement. Le secrétaire général de l'association recueille les offres et demandes d'emplois, pour le plus grand profit des adhérents souvent éloignés, et trouvant assez difficilement une place par suite de la pléthore de marins munis de certificats. L'attention de tous est attirée sur les mérites de l'assurance, soit maritime, soit sur la vie, et des offres de polices sont faites aux conditions les plus avantageuses.

Les officiers de la *City Line* de Glasgow étaient retenus à bord de leurs navires lorsqu'ils se trouvaient dans leur ville ; ils ne pouvaient presque jamais voir leur famille et leurs amis. La *Guild* obtint, à force d'insistance, qu'ils auraient un certain nombre d'heures de liberté, après un certain nombre d'heures de service [1].

1. *Guild Gazette*, août 1904

Le *two-watch* ou *watch and watch system*, qui consiste à répartir le service entre deux officiers demeurant chaque jour trois fois quatre heures sur le pont, a été vivement combattu par la *Guild*, qui réclame le *three-watch system*, huit heures de quart seulement[1]. Si cette campagne n'a pas encore abouti complètement, plusieurs compagnies en ont tenu compte, et le problème est actuellement posé devant le grand public.

Le « bill relatif au chargement de marchandises sur le pont des bateaux » (*Deck Load Bill*) a été très fortement appuyé par la *Guild*, qui a agi auprès des parlementaires et des Lords et a trouvé auprès d'eux de notables appuis.

Ces trois derniers exemples sont très spécialement caractéristiques. Ils montrent le principal syndicat des officiers diplômés défendant les intérêts d'abord d'un groupe assez étroit, puis de l'ensemble de la profession ou presque, enfin de tous les marins. C'est dans cette triple direction que la *Guild*, malgré les vives attaques de ses rivales, porte ses efforts, avec des concours sans cesse plus efficaces.

IV. — Les associations d'armateurs.

Il existe de nombreuses associations d'armateurs : *Sunderland Shipowners' Society*, *Hartle-*

1. *Guild Gazette*, août 1904.

pool Shipowners' Society, Liverpool Steamship Owners' Association...; cependant une seule association centrale, dite *Fédération*, mérite aujourd'hui de nous retenir. Bien que de très importantes Compagnies et maisons d'armement s'en tiennent à l'écart pour préférer leur autonomie et être en mesure de se défendre elles-mêmes, elle n'en a pas moins les sept-huitièmes environ du tonnage total des bateaux anglais inscrits sur ses registres.

En septembre 1890, dans les circonstances indiquées plus haut, étaient jetées les bases de la *Shipping Federation* : « Nous nous occuperons des questions ouvrières de toutes sortes; nous verserons une indemnité aux armateurs lorsque leurs vaisseaux seront arrêtés à la suite d'une décision prise par nous; nous protégerons les officiers, les équipages et, d'une façon générale, tous les employés des armateurs contre les mesures d'intimidation provenant du syndicat ou de membres de syndicats. » Tel demeure dans ses grandes lignes le programme de cette institution.

Peuvent faire partie de la Fédération les associations diverses d'armateurs, ainsi les *Protection and Indemnity Associations*, les Compagnies de navigation et les armateurs isolés.

Sur l'organisation et le fonctionnement de la Fédération, lisons tout d'abord quelques articles des statuts[1] :

1. Publiés dans les *Minutes of the Royal Commission of Labour*, groupe B., t. I, p. 615.

« Les affaires de la Compagnie sont sous le contrôle et la surveillance d'un comité exécutif » (*Executive Council*) (art. 22), « composé de représentants élus par ses divers membres » (art. 23). Chaque membre a le droit d'élire des représentants au conseil exécutif d'après l'échelle suivante :

Pour les	100.000 premières tonnes,	1 représentant.	
—	— 150.000	— —	2 —

Pour chaque 150.000 premières tonnes, au delà des premières 150.000, 1 représentant en plus (art. 26).

« Le comité exécutif a pouvoir et autorité pour régler les différends d'ordre juridique et disposer des fonds de la Compagnie... » (art. 29). Composé de 80 membres environ, il se réunit deux fois par an. Des Comités (*General Purpose*, *Legal Indemnity*, *Finance*, *Benefit Fund*, *Tonnage*) se chargent des questions de détail ; au cas d'urgence, on convoque la *Commission of Emergency*.

« Il peut être (et il a été) créé des comités de district (*District Committee*) » (art. 59), composés des membres du comité exécutif de la région (art. 60) et chargés de la solution des questions locales (art. 61).

Un directeur général (art. 90), un secrétaire (art. 91), des directeurs ou agents de district (art. 95) gèrent la société, sous le contrôle des comités.

« Les fonds destinés à mener à bien les opérations de la Compagnie sont perçus par la voie

d'appels que, sur une décision du comité exécutif, l'on adresse de temps à autre aux adhérents en proportion avec le tonnage de chacun ; les armateurs possédant des voiliers ne payent cependant que pour le tiers de leur tonnage réel » (art. 15).

La Fédération avait pour but originel, qui est demeuré son but principal, d' « assurer à tous la liberté de travailler à leurs propres conditions sans interférence quelconque, qu'il s'agît ou non de membres d'une *Union* ». « Lorsque l'on cherche à empêcher les matelots, les ouvriers des ports ou tous autres ouvriers d'accepter du travail aux conditions offertes, ou à leur faire rompre des engagements pris, elle agit contre ceux qui violent la loi, protège ceux qui sont menacés et procure, si besoin, des remplaçants. Elle n'intervient pas dans les différends relatifs aux salaires. Elle fournit aux armateurs des équipages et des travailleurs aux conditions courantes. Elle donne éventuellement des indemnités à ceux qui, d'accord avec son comité exécutif, suspendent leur activité [1] ».

Notre exposé historique éclaire ces indications précises, mais sèches. D'une façon générale, la Fédération s'oppose à la tyrannie des syndicats ouvriers, sans créer à proprement parler une institution identique dans le milieu patronal. Elle

1. *Minutes of the Royal Commision of Labour*, groupe B, t. I, p. 621.

opère sur un terrain strictement *légal* ; son arme est le principe de la *liberté du travail*, qu'elle fait respecter en poursuivant ceux qui veulent y porter atteinte et dont elle profite en recrutant de la main-d'œuvre dans l'armée généralement nombreuse des sans-travail. M. Laws a compris qu'une pareille *défense* valait mieux qu'une *attaque* ; et il ne s'est pas trompé au moindre point de vue.

Contre les *boycotts* qui étaient devenues la principale arme des syndicats lors du mouvement *new-unionist* et qui sont demeurées très dangereuses avec un patronat désuni, la Fédération a créé un système d'indemnités. Tel de ses membres résiste-t-il aux prétentions de ses employés, *dans l'intérêt général* et avec l'appui moral de la Fédération ? Il reçoit une somme, calculée sur la base de 2 à 4 pence par jour de suspension d'activité et par tonneau de jauge [1]. Les « mises à l'index », dont l'effet s'est singulièrement atténué, sont devenues plus rares, exceptionnelles, au lieu de demeurer une menace perpétuelle.

Assurer le recrutement des équipages les meilleurs possible et combattre les abus d'ordre général — ainsi que l'alcoolisme et la désertion, — dont souffrent les armateurs anglais : tels sont, dans un domaine semi-actif, les soucis de la Fédération. Celle-ci a des bureaux d'embarquement ; elle inscrit sur sa « liste noire » (*black list*) ceux qui ont commis des fautes ; elle promet à ceux qui

1. Lettre de M. Cuthbert Laws.

travaillent sur les bateaux de ses adhérents des indemnités en cas d'accident durant le service... [1]. Il ne faut pas voir là l'occasion de mesures agressives contre la *Seamens' Union*; on se contente de tenir *Jack* d'une main plus raide.

La Fédération a élaboré plusieurs clauses de contrat, dont elle conseille à ses membres l'introduction dans le rôle d'équipage. Elle fait siens les procès, intentés contre ses membres et graves dans leurs conséquences.

Dans toutes les enquêtes, dans tous les débats parlementaires sur les questions maritimes, les armateurs sont défendus par M. C. Laws, qui exprime leur désir de ne pas voir l'État intervenir sans cesse dans leurs affaires et montre les comités de la Fédération préoccupés de l'amélioration du sort des matelots.

La Fédération est l'objet d'attaques souvent vives. — Elle serait entre les mains non d'armateurs, mais d'hommes faisant leur profession de combattre la classe ouvrière (« *bossing* » *the British Merchant Service*). Elle ne demeurerait pas dans son rôle strictement défensif : ses agents seraient agressifs contre les *leaders* de l'*Union;* ils engageraient des procès ou en accepteraient sans cesse afin de vider les caisses du syndicat. On ne pourrait plus parler de « liberté des conventions » (*freedom of contracts*), la Fédération ayant une sorte de « monopole ». Par le fait qu'elle procure-

1. Voir *infra*.

raitdes équipages « aux conditions des capitaines », elle entraînerait la baisse des salaires. Elle implanterait des usages contraires au bon sens et à l'équité. Elle arrêterait, grâce à sa puissance énorme, tout progrès par la voie législative, sans cependant remédier par elle-même notablement aux abus.

Nous sommes les premiers à considérer ces critiques comme étant en partie; toutefois, elles sont « grossies ».

Dans tout syndicat, le secrétaire ou directeur général se trouve être, de fait, plus ou moins un chef; MM. Laws l'ont été quelque peu, mais au mieux des intérêts de leurs mandants.

Qu'il reste de vieilles rancunes entre gens ayant lutté violemment les uns contre les autres, il y a peu d'années, et que l'offensive touche souvent à la défensive : aucun doute; mais nous n'avons jamais constaté de circonstances où ces éléments aient joué un rôle notable.

Le « monopole » de la Fédération n'a pas eu, en fait, pour conséquences de graves abus, mais plutôt de petits abus, auxquels le législateur ou le *Board of Trade* peut mettre un terme.

Les « désirs » des capitaines sont aussi écoutés que les « données du marché » de la demande d'emplois; mais, en fait, ceci n'a guère d'influence que pour les embarquements sur les *tramps* (bateaux vagabonds).

Si la clause, que nous verrons à propos du désarmement des navires et qui permet de débarquer les matelots anglais dans le port de réem-

barquement, a souvent des bases légitimes, elle ouvre la porte aux abus ; mais c'est elle seule que l'on vise généralement, avec, de-ci de-là, l' « échelle des vivres », quand on proteste contre les usages établis par la Fédération.

Enfin, l'opposition perpétuelle de la Fédération à toute réforme par voie légale ne s'explique pas par une série considérable de réformes volontaires; mais ce qui est aujourd'hui le principal, n'est-ce pas de donner à *Jack* le sentiment de *ses devoirs plus que de ses droits?*

Ceux qui se plaignent de la Fédération devraient comprendre qu'ils l'ont fait naître : les armateurs n'auraient jamais songé à former une association *très coûteuse*, si on ne l'avait pas rendue *absolument nécessaire.*

CHAPITRE II

LES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE

I. — Qualification, devoirs et droits des officiers.

La loi anglaise a institué un grand nombre de « certificats d'aptitude » (*Certificates of Competency*), que chacun peut obtenir, sans la moindre distinction de nationalité :

Capitaine de navire au long cours;

Premier lieutenant de navire au long cours;

Deuxième lieutenant de navire au long cours;

Lieutenant unique de navire au long cours;

Capitaine de navire à passagers naviguant au cabotage;

Lieutenant de navire à passagers naviguant au cabotage;

Mécanicien de première classe;

Mécanicien de seconde classe (art. 93 du Code mar.).

Il existe, en plus, des diplômes d'ordre supérieur (*Extra*) ou particulier; ainsi on peut devenir « capitaine au long cours *extra* » (*Master Extra*), ou « mécanicien de 1re classe *extra* » (*Extra Firt Class Engineer*), en justifiant d'une connaissance plus parfaite des machines acces-

soires[1]; Il existe encore les mentions spéciales « vapeur » et « électricité ». Beaucoup d'officiers sont fiers de posséder ces certificats complémentaires, auxquels les armateurs attachent une importance variable et qui font parfois donner la préférence à l'un des candidats sur ses compétiteurs.

Les « conseils maritimes locaux » sont chargés de faire passer les examens, sous la haute surveillance du *Board of Trade* (art. 94).

Des candidats, on exige un certain temps de service à la mer et des connaissances tant pratiques que théoriques. De temps à autre, on modifie le programme, on « le charge notablement de nouvelles matières ». Les « conseils maritimes locaux » font preuve d'une sévérité variable. Celui qui a une idée précise des choses de la mer au point de vue pratique est généralement reçu, alors même que son instruction théorique est incomplète : avec les progrès de la science, ne suffit-il pas le plus souvent, en astronomie navale, de connaître des tables !

Les officiers réclament avec vigueur une loi imposant un état-major *britannique* aux bateaux *britanniques ;* une « disposition identique existe en de nombreux pays, et il ne serait que temps d'imiter cet exemple ». Les uns voient là une façon de relever la profession d'officier de la

1. *Regulations relating to the Examination of Engineers*, page 14.

marine marchande; selon les autres, du moment où les Anglais ne peuvent pas trouver d'emplois sur les navires des autres nations, il est légitime que les étrangers n'en trouvent pas non plus sur les bateaux anglais [1]. — Il faut remarquer, cependant, que les officiers étrangers sont assez rares (2 % environ) [2] dans la flotte britannique.

En Angleterre, comme dans tous les pays, il incombe aux officiers, plus spécialement aux capitaines, des devoirs nombreux et d'ordre divers, que la loi ne précise point avec netteté.

D'après l'usage, le capitaine est *responsable* de *tout* ce qui se passe à bord; il doit consacrer *tout* son temps et *toute* son attention à son service [3]. Par exemple, y a-t-il un pilote à bord, et un accident se produit-il alors que le capitaine n'est pas sur le pont? La conduite du capitaine apparaît « blâmable ».

Pour être vraiment en règle avec l'opinion publique, sinon pour ne pas risquer un reproche ou une punition en cas d'accident, le *master* ne devrait presque jamais quitter le pont. Les forces humaines ont cependant des limites; aussi les tribunaux maritimes acceptent-ils comme « excuse » notamment le fait d'être demeuré vingt et une heures sur pied à scruter sans cesse l'horizon [4].

1. *Guild Gazette*, avril 1904.
2. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. III, p. 22.
3. Saunders. *The Master Mariner's Legal Guide*. Londres, 1904, p. 248.
4. *Guild Gazette*, avril 1904.

Ce n'est point tout : le capitaine a à tenir compte de dispositions légales, très tracassières.

Les autres officiers du bord n'encourent guère de responsabilités que lorsqu'ils sont de quart ou dans leur sphère propre d'activité.

La loi anglaise donne aux capitaines « les droits *juste nécessaires* pour leur rendre possible l'exercice de leurs devoirs ». Elle s'en montre chiche au point de les gêner. « Un capitaine peut engager sans s'en douter un équipage de bandits qui veut exécuter le moins de travail possible, refuse les marques ordinaires de respect à ses supérieurs et, soit déserte, soit se fait emprisonner au premier port, non parce que le bateau est mal aménagé et mal dirigé, mais par amour du changement... Les *rascals* qui ont transformé le bateau en une antre flottante, confiants dans la douceur de la loi anglaise et sa sévérité pour toute forme d'oppression, agissent à leur guise ; si on les mène devant les tribunaux, ceux-ci *peuvent* les condamner à une retenue sur leurs salaires, sans les punir vraiment, car ces sortes de matelots n'attachent pas la moindre valeur à l'argent[1] ! »

Pour assurer le respect des dispositions légales et empêcher les abus, le Code maritime se montre très rude vis-à-vis des officiers, ce qui, « loin de les relever, les abaisse aux yeux de l'équipage[2] » !

Un jurisconsulte[3] a additionné les amendes

1. Frank T. Bullen. *The Men*, p. 49.
2. A. Saunders. *The Legal Guide*, p. 106.
3. *Id.*, *ibid.*, p. 146.

dont le Code maritime menace les officiers, et il est arrivé aux résultats suivants :

	liv. st.
1. Inobservation des formalités prescrites lors de naissance à bord	5
2. Refus de laisser inspecter le bateau par un Inspecteur du *Board of Trade*	20
3. Collision	20
4. Inobservation des formalités prescrites au cas de décès à bord	5
5. « Arrêt » justifié d'un navire	200
6. Violation des dispositions légales, spéciales aux navires d'émigrants	4.147
7. Inobservation des dispositions légales relatives aux pavillons	600
8. Enquêtes menées d'une façon illégale	100
9. Violation des dispositions relatives à la sécurité des traversées	50
10. Inobservation des dispositions relatives au chargement des bateaux	835
11. Violation des principes posés pour le pilotage	104
12. Violation des dispositions relatives à la tenue du Livre-Journal	65
13. Délits contre la propriété et les personnes à l'étranger	50
14. Violation des dispositions relatives aux bateaux à passagers	160
15. Violation de la loi dans les relations avec l'équipage	475
16. Surveillance insuffisante du navire	20
	7.457

Ajoutons — et ce n'est pas la moindre menace ! — celle, assez fréquente, d'un retrait du certificat pendant des mois ou d'une façon définitive. L'officier risque de perdre son gagne-pain, sans être en mesure d'aborder, avec des connaissances suffisantes, quelque nouvelle profession !

II. — L'existence des capitaines.

Il est impossible de donner une idée précise de l'existence des capitaines (*Masters*) anglais à bord

de leurs navires : les bateaux sont d'espèces très diverses, et le tempérament personnel influe sur la façon dont chacun conçoit sa responsabilité et exerce sa surveillance.

Sur les grands paquebots, le « commandant » est semblable aux « commandants » de l'armée navale, dont les fonctions principales sont de choisir des hommes de confiance et de les juger de haut. Aucun compte à tenir; aucun état à composer des passagers et du fret; aucune étude spéciale à faire du temps; aucun ordre à donner à l'équipage... Ce sont là œuvres de subordonnés. Le capitaine doit avoir l'œil sur tout et, selon les régions, l'état de la mer,... soit s'en remettre à ses officiers, soit ne s'en remettre qu'à lui : il a souvent la charge de 2.000 âmes, la responsabilité d'un bateau de 12 à 20.000.000 de francs, tandis que la vitesse atteint 25 milles à l'heure ! A quelques jours ou semaines de calme complet et vraiment agréables peuvent succéder de longs jours d'attention soutenue, sinon d'anxiété [1]. Et cependant, même dans ces fonctions, les gains ne sont pas énormes, correspondants à ceux d'une situation identique à terre.

Il en est presque de même pour les capitaines des grands *cargo-boats*, bien que le nombre plus limité des officiers force le master à intervenir plus souvent par lui-même. Et les capitaines de maints *cargos* de 5 à 6.000 tonnes ne touchent que

1. Frank T. Bullen. *The Men*, p. 11.

12-14 livres sterling par mois[1] ! A mesure que diminue l'importance du navire, à mesure le capitaine devient, en plus de capitaine, un des officiers ordinaires du bord.

Les bateaux qui ne font pas partie des services réguliers et recherchent le fret partout où ils le trouvent — les *tramps* — ont parmi les marins une détestable réputation. Si quelques-uns d'entre eux sont identiques ou presque aux bateaux des lignes régulières, ils méritent, pour le plus grand nombre, de vives critiques. Bâtis bon marché et de façon à transporter les marchandises dans les meilleures conditions possible, ils ne donnent des bénéfices que par une gestion des plus économiques. Si l'équipage pâtit de ce régime, le capitaine en souffre plus encore. Il a le souci d'un bateau trop chargé ; il a à peine le temps de connaître les nouveaux ports où les ordres de l'armateur l'envoient successivement ; il lui faut prévoir le prix du charbon sur tout son parcours ; il est malmené si le fret se trouve plus bas qu'on ne l'avait prévu ; il a un équipage composé d'hommes mal payés et indisciplinés. Il doit être, a dit très bien M. Frank T. Bullen[2], « un diplomate, un jurisconsulte, un comptable et un marchand, en même temps qu'un marin », et quelle espèce de diplomate, de jurisconsulte, de comptable et de commerçant !

1. *Guild Gazette*, août 1904.
2. *The Men*, p. 23.

Les voiliers nécessitent un travail très différent et, peut-être, plus attentif encore de la part du capitaine. C'est à celui-ci de décider dans quelle mesure il faut soit donner de la voile, soit la réduire. La prudence semble la principale qualité; et, cependant, de beaucoup préférable est un courage froid et sensé, qui, à la fois, fait perdre peu de temps et expose à de moindres dangers!

III. — Existence des officiers à bord.

La carrière d'officier de la marine marchande devient de moins en moins tentante. Les officiers se plaignent du nombre énorme des diplômés et de la difficulté qu'ils ont à trouver des places même médiocres. L'exemple de M. Frank T. Bullen[1] est des plus suggestifs : « Un jour, je me trouvais sans argent et aurais pris volontiers n'importe quoi. Comme je suis marié et ai des enfants, je ne pouvais pas cependant accepter moins d'un certain salaire... Je me rendis aux docks de Sainte-Catherine, auprès d'un capitaine qui désirait un second. Je lui demandai 6 liv. st. 10 par mois... Nous nous entendîmes à 5 liv. st. 15... Je revins heureux à la maison; j'avais au moins quelque chose d'assuré pour un an ou plus... Le lendemain, quand je gagnai le bord, le capitaine me dit qu'un Allemand, porteur de tous les cer-

1. *The Men*, p. 225.

tificats, s'était offert comme second à 3 livres sterling par mois et un Anglais, fortuné et désireux de devenir capitaine, au pair, pour *rien.* » Un capitaine au long cours, ayant le diplôme *extra*, a gagné, de 25 à 30 ans, 72 livres sterling la première année, 84 livres sterling la seconde, 72 livres sterling la troisième, 84 livres sterling la quatrième, 30 livres sterling la cinquième, soit en moyenne 5 liv. st. 13 sh. et 8 d. par mois [1] ! Et la nourriture et le logement des officiers laissent souvent fort à désirer [2] !

Le second (*mate*) a généralement un rôle identique à celui d'un directeur d'entreprise ordinaire, comme le capitaine un rôle identique à celui d'un président de conseil d'administration. Il doit tout organiser et surveiller, en contact plus ou moins direct avec chacun.

Sur les grands transatlantiques, le second est un « autre capitaine » : il regarde les choses de haut et ne prend pas de quart. Sur les bateaux où il se trouve avec deux lieutenants ou même un seul, il a les charges d'un officier ordinaire, en plus de multiples devoirs et d'une grande responsabilité. A peine descendu du pont où il « passe » huit heures sinon douze par jour, il surveille le nettoyage et s'occupe de l'équipage : il prend, ainsi qu'on le dit, « son quart dans le bateau » (*watch below*) [3].

1. *Maritime Review*, 16 novembre 1904.
2. Voir *Maritime Review*, 26 octobre 1904.
3. *Guild Gazette*, avril 1904.

Le premier lieutenant (*second mate*) a charge des marchandises. Le second lieutenant (*third mate*), dont l'existence n'est pas prévue par la loi, joue un rôle très variable.

Dans les grandes Compagnies, l'avancement est lent ; on commence comme *septième*, sinon *huitième* lieutenant et, d'une façon généralement méthodique, on passe par tous les grades pour arriver rarement aux supérieurs. L'officier devient, comme tout employé d'une grande administration, un semi-fonctionnaire : il en souffre (médiocres salaires), comme il en tire profit (plus de régularité dans l'emploiement).

S'agit-il de *tramps ?* Les officiers ont douze heures de quart sur vingt-quatre avec le *watch and watch system* et, en plus, des travaux divers qui ne leur laissent souvent que quelques instants par jour de repos [1]. Un officier digne de croyance nous affirme qu'il eût quarante-sept heures supplémentaires en une semaine et qu'il est demeuré quarante-trois heures de suite sur pieds. Comme l'équipage était peu nombreux, il devait lui-même, comme ses hommes, manier le pinceau du peintre [2].

Les officiers de la marine marchande réclament avec vigueur le *three watch-system* ou le roulement du service de quart entre trois et non

1. *Inquiry into the British Mercantile Marine* (*Nautical Magazine*, août 1901).

2. *Voyage in a cargo-boat* (*Nautical Magazine*, décembre 1903).

plus deux d'entre eux. Sur les grands vapeurs de lignes régulières, la chose ne fait aucune difficulté; mais, sur les autres et en particulier sur les *tramps*, il n'en va pas de même. L'obstacle est, en général, que le troisième officier n'est point « porteur d'un certificat régulier », comme l'exigerait le *Board of Trade* [1].

Le remplacement, en fait fréquent, de l'officier de quart porteur d'un certificat régulier par le maître d'équipage donne aussi lieu à de vives protestations ; c'est là la cause de nombreux accidents ; au moment du danger, le maître d'équipage ignore comment éviter une catastrophe ou en atténuer les effets. — Nous retrouverons cette question à propos de la sécurité des traversées [2].

Les mécaniciens sont pour la machine ce que les officiers ordinaires sont pour le pont. Le mécanicien en chef a une situation semblable à celle du second : il organise, contrôle et se trouve généralement en contact avec le personnel lui-même. Sur les grands bateaux, il est un important personnage, s'en tenant strictement à son rôle de haute direction et de haute surveillance ; sur les bateaux de moyen tonnage, il donne beaucoup plus de sa personne. Le mécanicien en second et les autres mécaniciens se partagent avec leur supérieur la surveillance des foyers et de

1. *Guild Gazette*, avril 1904.
2. *Ibid.*

l'entretien des machines. Ils ont, comme les officiers, un labeur plus ou moins rude selon leur nombre comparativement à l'énormité des machines.

CHAPITRE III

LE PERSONNEL DU NAVIRE

I. — Les novices.

L' « apprentissage » pour le service à la mer a beaucoup diminué. Tandis qu'en 1845, sous le régime qui obligeait les armateurs à prendre des novices, il y avait 15.704 de ceux-ci sur les bateaux anglais, on en comptait, en 1901, 1.241 seulement[1] ! Pour occuper les places laissées vacantes par les milliers de vieux loups de mer qui disparaissent chaque année, un millier d'anciens mousses et d'élèves de bateaux-écoles entrent dans la flotte de commerce ; les autres nouveaux venus ignorent presque totalement, ou même totalement, l'élément sur lequel ils vont vivre.

La marine de commerce souffre du même mal que les autres industries. Des matelots qualifiés sont encore nécessaires, avec les anciennes connaissances ; et les matelots ordinaires, pour être

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. II, p. 482.

vraiment utiles, doivent être au courant de plus que la routine journalière.

Les causes de cette situation sont complexes; la principale saute aux yeux : très rares sont ceux qui veulent d'une part *apprendre* le métier et de l'autre l'*enseigner*.

Les parents ne tiennent pas à donner à leurs enfants une profession rude et sans grand avenir. Ils ont des aspirations élevées, sinon des prétentions absurdes. Et ce qu'on leur dit du sort des mousses et des *A. B.* n'est point pour changer leur opinion.

Les armateurs n'ont aucun désir de « former » des jeunes gens qui s'empresseront de les quitter dès la première occasion; ils comptent les uns sur les autres, avec un égoïsme naïf.

L'ignorance des choses de la mer a, pour les vapeurs, de notables conséquences; mais elle en a plus particulièrement pour les voiliers, où l'équipage est composé, avec quelques vieux matelots, partie d'hommes ayant appris tardivement au cours de voyages le strict nécessaire, partie d'hommes n'ayant jamais mis le pied sur un bateau (*green hands*)!

Les mousses ne sont plus maltraités comme autrefois; mais les armateurs, au lieu de leur apprendre le métier de marin, les chargent souvent de menus services qui se prolongent et les laissent dans l'ignorance la plus complète de ce qu'ils voudraient connaître. On cite l'exemple d'un navire où les trois mousses du bord avaient

comme occupations *fixes* de servir à table les officiers, d'aider le maître-coq et de nettoyer le pont[1]!

En d'assez nombreuses circonstances encore, les parents payent une *prime* de 20 liv. st., rendue sous forme de gratifications aux enfants qui se comportent bien. De plus en plus, on abandonne ce système. Le mousse est payé une petite somme, qui va croissant d'années en années de service.

Le versement d'une prime n'est plus fréquent que de la part des familles destinant leur enfant à la profession d'officier de marine. Mais l'absence de toute surveillance, sinon de tout conseil, et l'emploi de ces nouveaux bras aux travaux de propreté font également tomber cet usage assez rapidement en désuétude[2].

Un certain nombre de bateaux-écoles ont pour but d'instruire, d' « entraîner » les futurs matelots (*training ships*). Les uns, qui réclament des parents des sommes assez élevées, sont destinés aux fils de familles aisées. D'autres, moins coûteux, recrutent leurs élèves parmi les classes plus modestes. D'autres encore, établis selon l'*Industrial School Act*, cherchent à donner une profession aux pauvres et aux vagabonds. Les premiers et les seconds grossissent presque exclusivement les états-majors; seuls les derniers fournissent la marine de commerce de matelots.

1. *Maritime Review*, 28 décembre 1904.
2. FRANK T. BULLEN, *The Men*, p. 234.

En vain le *Mercantile Marine Fund Act* de 1898 a-t-il réduit d'un cinquième les droits de phare pour les navires qui embarqueraient un certain nombre de mousses. Les armateurs ont préféré payer les droits en leur entier que d'accepter une charge, non onéreuse, mais gênante.

En 1901, les armateurs, alarmés de la composition de leurs équipages, reconnurent que leur intérêt était de « prendre sur chaque bateau deux novices » ; et la *Shipping Federation* a incité ses membres à agir ainsi. Elle a envoyé des agents dans les districts ruraux ; elle a affirmé que, grâce à sa surveillance, ne reparaîtraient plus les anciens abus ; et elle a promis, afin d'éviter la désertion des jeunes gens dégoûtés de la discipline et de la nourriture à bord, 5 liv. st. pour la première année, 8 pour la seconde et 12 pour la troisième, plus une prime de 10 liv. st. pour bonne conduite après la période d'apprentissage. Si les résultats de ce régime ont été assez bons, ils ont été très limités : quelques centaines de novices seulement vivent sous celui-ci [1].

II. — Le maître d'équipage, les matelots qualifiés et les matelots ordinaires.

Le maître d'équipage (*boatswain*, communément *bo'sun*) tient à la fois du contremaître et du

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. II, p. 670.

sous-officier. Il surveille le travail dans ses détails et est responsable de son exécution vis-à-vis de ses chefs. Il doit bien connaître le métier de matelot et bien savoir commander. Si nous précisions son « type » et son rôle, nous tomberions nécessairement dans des généralités.

La loi déclare *A. B.*, c'est-à-dire « matelot qualifié » (*Able-Bodied Seaman*), celui qui a servi quatre ans « devant le mât » (art. 126 C. mar.). On appelle *O. S.*, « matelot ordinaire » (*Ordinary Sailor*), quiconque possède une certaine connaissance de la mer, sans cependant avoir navigué aussi longtemps.

Selon la coutume courante en Angleterre, un vrai *A. B.* doit savoir : 1° ferler une voile (*hand*), 2° lui donner du *reef*, 3° gouverner un bateau (*steer*). Mais « s'il est bien certain qu'un matelot, capable de ces trois choses et de rien de plus, ne pourrait pas voir réduire son salaire pour incompétence, il n'en est pas moins vrai qu'un *A. B.*, qui embarquerait sur un voilier et ne serait pas en mesure de faire plus, apparaîtrait comme un imposteur et à ses officiers et à ses camarades [1] ». Nous ne saurions pas indiquer avec précision les divers services, se rattachant à la navigation elle-même, à l'entretien du bateau, à l'hygiène, etc..., et devenus nécessaires sur les grandes cités flottantes ou sur des navires plus modestes.

Quant aux *O. S.*, il est fort difficile, en maintes

1. F. T. BULLEN, *The Men*, p. 258.

circonstances, de les distinguer des terriens ordinaires. Peut-être sont-ils *moins* que ceux-ci sujets au mal de mer : critérium vraiment insuffisant ; capacité d'ordre négatif !

III. — Les chauffeurs et les soutiers.

Le personnel-machine se compose de chauffeurs qui s'occupent des foyers et de soutiers qui manipulent le charbon.

Le métier de chauffeur est très rude. Il ne consiste pas seulement à alimenter les foyers (*firing*) — deux ou trois — mais à enlever tout ce qui arrête la combustion du charbon (*cleaning the fire*) ; un bon coup de main ne suffit point, il faut des yeux habitués à regarder une lueur étincelante et à deviner, d'après des signes peu apparents, la situation réelle. Sans doute, un peu d'air relativement frais parvient jusqu'à eux par tel ou tel système d'aération ; sous les tropiques et dans la mer Rouge cependant, leur labeur devient des plus pénibles, et c'est alors surtout que, non sans raison, l'on remplace les Européens par des Lascars.

Le recrutement des chauffeurs n'est pas difficile dans le Royaume-Uni. Le nombre énorme d'usines qui le sillonnent sont d'excellentes écoles; des soutiers passent à la machine, que des événements divers leur ont appris à connaître. Nous verrons que les chauffeurs sont mieux payés que les *A. B.*; ils ont également le « privi-

lège » du *black pot*, ragoût composé avec les reliefs de la table des cabines.

Le charbon est amené des soutes jusqu'aux environs des feux par une catégorie spéciale de travailleurs, les plus malheureux du bord. Les soutiers gagnent des parties du navire sans air, sans jour et où leurs manipulations soulèvent des poussières épaisses ! Ils se recrutent naturellement parmi les malheureux, mourant de faim dans les villes par suite de leurs vices ou faute d'emploi ; et, en Angleterre plus que partout ailleurs, il n'est pas difficile d'en trouver, même à des salaires inférieurs !

IV. — Les stewards et les maîtres-coqs.

Les navires sont des cités mouvantes. S'ils ont des passagers, ils ont un personnel identique à celui d'un hôtel : un gérant (*chief steward*), des garçons (*stewards*) et des cuisiniers ; en tout cas, ils ont un personnel assez voisin de celui des pensions ouvrières.

Les Transatlantiques sont semblables aux caravansérails des plus grandes villes : un gérant, largement rémunéré et maître absolu ou presque dans sa spécialité ; sous lui, un état-major nombreux de domestiques auprès des passagers et un autre état-major auprès des fourneaux. De larges pourboires ou des salaires élevés permettent le recrutement d'un personnel de premier ordre. D'autre part, des cuisiniers spéciaux préparent les

soupes et les ragoûts destinés aux passagers de troisième classe et aux matelots et chauffeurs.

On descend par échelons jusqu'aux petits vapeurs côtiers, où la même personne fait à la fois fonction de gérant, de steward et de cuisinier, pour les passagers, les officiers et l'équipage.

Sur les voiliers britanniques, un cuisinier prépare les repas des officiers, tandis qu'un autre, baptisé également « cuisinier » mais usurpant notoirement ce titre, brûle ou dessèche les aliments déjà médiocres que l'on destine au personnel.

CHAPITRE IV

FORMATION D'UN ÉQUIPAGE

I. — Matelots anglais et matelots étrangers.

Les armateurs anglais composent à leur gré leurs équipages ; aucune disposition légale ne les oblige plus depuis longtemps à employer de leurs concitoyens dans une certaine proportion. Des étrangers ont été attirés par des salaires assez élevés et par un emploi assez régulier ; leur nombre grandit sans cesse, avec rapidité. Les Lascars — Arabes ou Indiens — jouent un rôle croissant sur les bateaux qui font le service de la côte Est d'Afrique, des Indes et de l'Extrême-Orient.

Jetons un coup d'œil sur les statistiques les plus récentes du *Board of Trade*, non sans retenir qu'elles indiquent plus un *minimum* que la réalité. Beaucoup d'étrangers se présentent sous des noms anglais ou anglicisés, et déclarent être nés en Angleterre[1] ; en ce qui concerne les Lascars, les meilleurs juges parlent d'un nombre double,

1. Voir surtout *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. II, *passim*.

sinon triple, de celui que nous fournissent les données officielles [1].

TABLEAU

indiquant le nombre d'Anglais, d'étrangers et de Lascars dans la marine de commerce de la Grande-Bretagne de 1860 à 1893 [2].

	NOMBRE DES ANGLAIS, NON COMPRIS LES LASCARS	NOMBRE D'ÉTRANGERS	PROPORTION D'ÉTRANGERS POUR 100 ANGLAIS	LASCARS	PROPORTION D'ÉTRANGERS ET DE LASCARS P. 100 ANGLAIS	TOTAL
1860	157.312	14.280	9.08	......	......	171.592
1870	177.951	18.011	10.12	......	......	195.962
1880	169.692	23.280	13.72	......	......	192.372
1890	186.147	27.227	14.63	22.734	21.18	236.108
1900	174.532	36.893	21.14	36.023	29.46	247.448
1901	172.912	37.630	21.76	37.431	30.26	247.973
1902	174.538	39.825	22.82	39.177	31.09	253.540
1903	176.520	40.396	22.88	41.021	31.56	257.937

Certaines régions, plus que d'autres, sont envahies, par des matelots surtout, mais aussi par des chauffeurs, appartenant aux nationalités les plus diverses ; ainsi Cardiff (v. le tableau ci-contre).

Les statistiques de 1901 nous montrent que 43 0/0 des étrangers étaient matelots ordinaires, 21 0/0 chauffeurs, 5 0/0 stewards, 4,8 0/0 char-

1. W. H. Hood. *The Bright of Insubordination*. Londres, 1903, p. 94.

2. *Tables showing the Progress of Merchant Shipping in the U. K.*, London, 1904, p. 74.

TABLEAU

indiquant la nationalité des matelots embarqués à Cardiff entre le 1er juillet et le 31 décembre 1901[1].

NATIONALITÉS	MATELOTS SUR VOILIERS	MATELOTS SUR VAPEURS	CHAUFFEURS
Américains	27	97	83
Autrichiens	6	65	71
Belges	3	8	5
Brésiliens	2	5	5
Anglais	426	3.100	2.415
Chiliens	4	13	11
Chinois	—	—	13
Danois	24	80	24
Hollandais	4	44	38
Français	5	34	22
Allemands	29	158	205
Grecs	7	649	406
Italiens	12	119	93
Mexicains	2	3	4
Péruviens	—	1	3
Portugais	1	28	135
Russes	60	84	43
Scandinaves	197	649	243
Espagnols	3	94	246
Suisses	5	13	9
Turcs	1	51	38
Egyptiens-Arabes	17	60	220
TOTAUX	835	5.355	4.392

pentiers, etc.[2]. A la même époque, ils composaient la *majorité* des équipages sur les voiliers [3].

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, III, 1903, p. 71.

2. *Return of the Number, Ages, Ratings and Nationalities of the Seamen the* 31 *st. Day of March* 1901 *in the British Island*, Londres, 1901, p. VII.

3. *Eod. loc.*

Cette situation a soulevé de vifs débats dans la presse et dans les congrès. On a recherché les causes de ce « péril national ». Pour les uns, les salaires élevés et l'existence relativement agréable des grandes villes détournent de la principale industrie nationale les meilleurs éléments [1]. D'autres déclarent que la nourriture, si infâme à bord de nombreux bateaux, décourage les jeunes gens les mieux disposés à devenir marins. D'autres encore rejettent la faute sur les armateurs, qui ramènent dans le pays plus d'étrangers qu'ils n'en emmènent [2].

En réalité, il en est, en Angleterre, des gens de mer comme des autres travailleurs. Les habitants misérables des pays peu favorisés ont été attirés vers ce pays réputé pour sa richesse; et ils y ont trouvé un emploi, surtout dans les branches les moins qualifiées et les moins payées, *complétant* les cadres et *déplaçant* les nationaux en une certaine mesure. Nous avons constaté le même mouvement, dans l'industrie du vêtement à Londres, à Manchester et à Leeds [3]; la cause principale est ici identique : offre à *meilleur compte* sur un marché libre. De même encore qu'à Whitechapel, les étrangers, employés depuis

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, Londres, 1903, p. VI.

2. H. W. Macrosty. *Die Lage der in britischen Kauffahrteidienste beschäftigten Personen, Schriften des Vereins für Socialpolitik*, t. C.III, p. 59.

3. André-E. Sayous, *Whitechapel*, Paris, Rousseau.

quelque temps ou connaissant par avance leur métier, ont été vite appréciés par leurs qualités propres — leur sobriété et leur discipline en particulier, — et ils ont pu, sans risquer d'être écartés, obtenir une situation *identique*, parfois même supérieure à celle des nationaux!

Sur les conséquences de la diminution de matelots anglais et l'augmentation des étrangers, on discute à perte de vue.

Les uns montrent que l'Angleterre est menacée de disette en temps de guerre; d'autres haussent les épaules devant de pareils propos, et rappellent le nombre considérable de marins nationaux.

Beaucoup considèrent qu'il est très difficile et dangereux de diriger un équipage avec des hommes parlant des langues très différentes. Si le tableau de la page 70, précisant le lieu d'origine de l'état-major et de l'équipage de l' « *Afghan Prince* », n'indique pas, certes, ce qui est de règle, il n'en montre pas moins un péril.

Les sociologues se placent à un point de vue différent : ceux qui défendent les intérêts économiques du pays considèrent comme dangereux pour la compétition avec l'étranger les salaires élevés des matelots anglais — les plus élevés en dehors de ceux des matelots américains; — ceux, au contraire, qui veulent relever le *Standard of Life* des gens de mer y voient une menace d'arrêt pour le développement du bien-être.

Le *Board of Trade* nous a fourni pour 1901 la

TABLEAU

indiquant le lieu d'origine de chaque officier et homme d'équipage du bateau anglais l'*Afghan Prince* en 1899.

QUALITÉS	PAYS D'ORIGINE	QUALITÉS	PAYS D'ORIGINE
Capitaine......	Danemark.	Matelot O S...	Norvège.
Second........	Norvège.	— —	Belgique.
1er lieutenant..	Allemagne.	Chef mécanicien.	Dundee.
2e — ..	Whitehaven.	2e mécanicien...	Penryn.
3e — ..	Chatham.	3e — ...	Liverpool.
Steward.......	Hartwich.	4e — ...	Newcastle.
Maître-coq	Belgique.	Chauffeur.......	Autriche.
2e cuisinier....	Belgique.	—	Allemagne.
Charpentier....	Allemagne.	—	Suède.
Quartier-maître	Candie.	—	Suède.
Matelot A.B...	Autriche.	—	Suisse.
— — ...	Belgique.	—	Allemagne.
— — ...	Danemark.	—	Turquie.
— — ...	Belgique.	—	Portugal.
— — ...	Danemark.	—	Norvège.
— — ...	Suède.	—	Autriche.
— — ...	Finlande.	—	Belgique.

nationalité des étrangers employés dans la flotte anglaise. (Voir tableau de la page 71).

Les matelots anglais classent ceux qui ne sont pas leurs concitoyens en deux catégories distinctes : *a*) les *square-heads* — nous ne sommes pas les seuls à parler de « têtes carrées » ; — *b*) les *dagos* ou « joueurs de poignards ». Les « têtes carrées » — Scandinaves, Allemands, Hollandais et Russes — sont propres, sobres, mais lents. Quant aux « poignardeurs » — Français, Espagnols, Italiens et Grecs — ils sont aussi relativement sobres, mais de médiocres travailleurs,

excepté les Français, qui rachètent, il est vrai, une plus grande habileté par une plus fréquente habitude de l'alcool[1].

TABLEAU

indiquant la nationalité des matelots étrangers employés dans la marine marchande de la Grande-Bretagne en 1891 et 1901[2].

NATIONALITÉS	1891	1901
Suédois	4.668	5.995
Allemands	4.241	5.110
Norvégiens	3.385	3.880
Américains des Etats-Unis	1.955	2.748
Russes	1.615	2.012
Danois	1.492	1.588
Hollandais	812	1.201
Italiens	701	1.552
Français	847	663
Divers	4.164	7.861

Les statistiques, loin de nous montrer que les armateurs et les capitaines ont beaucoup à se plaindre des étrangers, prouvent que ceux-ci donnent lieu à peu de protestations graves, en ce qui concerne non seulement la discipline, mais même leur capacité. (Voir p. 72.) — Nous n'en reconnaissons pas moins que *Jack* a peu d'égal dans les circonstances critiques et est, en général, un matelot supérieur.

D'après le *bill* en suspens sur la marine mar-

1. *British Merchant Seamen* (*Nautical Magazine*, novembre 1901).

2. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, III, 1903.

chande, un article spécial viserait les matelots qui ne sauraient pas l'anglais d'une manière suffisante, et les écarterait de la flotte de com-

TABLEAU

indiquant la proportion, sur 100 matelots engagés, de matelots anglais et de matelots étrangers, coupables de délits ou débarqués par nécessité [1].

	ANGLAIS	ÉTRANGERS
Absents au départ..............	4.8	1.9
Désertions....................	3.1	1.9
Indiscipline....................	27.2	8.7
Débarqués pour incapacité.......	1.3	0.5
Débarqués pour inconduite.......	5.8	1.3

merce britannique. Le *Board of Trade* rappelle ces « Tours de Babel mouvantes », où les ordres sont à moitié compris et demeurent même parfois incompris, comme les accidents qui en furent les conséquences. N'a-t-il pas, d'ailleurs, établi dans les conditions des examens des mécaniciens que le candidat devrait parler et écrire l'anglais d'une façon suffisante pour exécuter leur service [2]?

1. Etabli par M. Shaw d'après les statistiques de cinquante bateaux débarqués à Cardiff et composés pour moitié environ d'Anglais et d'étrangers (*Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. III, p. 13).

2. *Regulations relating to the Examination of Engineer*, art. 14.

Le syndicat des matelots affirme ; avec quelque mollesse, qu' « il ne fait aucune objection à l'embarquement de marins étrangers remplissant les conditions prévues par le *Bill*[1] » ; on sent percer un souci qui peut prendre, un jour, une forme plus précise dans une « loi sur l'immigration » (*Aliens' Act*), protégeant non seulement la nation contre l'afflux de miséreux, mais les travailleurs nationaux contre la main-d'œuvre étrangère, plus exactement contre ceux qui fourniraient de la main-d'œuvre *susceptible* de lutter après un certain contact avec notre civilisation. Les armateurs, notamment ceux de Liverpool, ont entrevu le péril dans un pamphlet où ils protestent contre une telle mesure.

En ce qui concerne les Lascars, leur travail est certes beaucoup moins « effectif » que celui des Anglais ; il suffit, pour s'en rendre compte, de comparer l'équipage d'un même bateau avant et après sa composition d'indigènes. En les employant, les compagnies de navigation ne font pas une grande économie sur les salaires. Sur la nourriture, l'économie est, au contraire, énorme ; et elle suffirait à elle seule à inciter plus d'un armateur à composer son équipage, non seulement machine mais pont, d'éléments exotiques. D'après des données positives, la nourriture d'un Lascar sur un paquebot de Grande-Bre-

1. *Appeal of the National Sailors' and Firemens' Union to the both Houses of Parliament*, 17 mai 1904.

tagne ressort souvent au quart de celle d'un matelot anglais.

La préférence de plusieurs armateurs pour les Lascars tient également à d'autres causes : ceux-ci sont disciplinés, polis et sobres ; ils sont sans égaux dans les régions les plus chaudes, ainsi dans la mer Rouge. Combien d'officiers anglais apprécient plus spécialement les éléments indigènes et ne tiennent pas à reprendre de leurs concitoyens [1] !

Nul ne réclame l'exclusion des Lascars de la flotte britannique. A peine M. Wilson propose-t-il de restreindre leur influence — il dit : « de leur éviter des souffrances » — en limitant aux zones chaudes et tempérées celles où l'on pourrait les employer.

II. — Choix de matelots.

L'habitude s'est de plus en plus généralisée de débarquer la presque totalité des équipages dès le retour en Angleterre : les matelots se refusant à procéder au déchargement puis au rechargement des navires, les armateurs ne veulent pas payer et nourrir des gens inutiles. *Jack* attend parfois avec patience que son ancien capitaine arme à nouveau ; beaucoup plus souvent, il n'agit pas ainsi, tant il se montre prodigue de l'argent péni-

1. *Shipping Gazette*, 24 août 1896.

blement acquis et tant il est peu attaché aux personnes et aux choses. Les navires demeurent dans leur port d'attache ou de débarquement entre un et deux mois ; et, au bout de huit jours, *Jack* considère d'un œil hagard les rares *pence* qui lui restent au fond de sa poche ! De moins en moins fréquemment on rencontre ces vieux marins d'antan, heureux de revoir un commandant aimé et respecté et une « demeure familiale » : autrefois, les mêmes hommes faisaient jusqu'à treize fois de suite le voyage de la mer Noire [1] ; maintenant, c'est à peine si le capitaine retrouve, de-ci de-là, une « figure de connaissance » !

Le choix d'un équipage devient dès lors une question aussi délicate qu'importante.

Le représentant de l'armateur peut s'adresser à un courtier, comme un patron quelconque au directeur d'un bureau de placement. — Les abus, résultant de la « vente d'hommes » ou, ainsi que le disent les Anglais, de l' « argent du sang » (*blood money*), ont été vivement combattus. D'après les articles 110 et 112 du Code maritime, personne ne peut engager ou fournir un matelot ou un novice sans être, soit porteur d'une autorisation spéciale du *Board of Trade*, soit armateur, soit capitaine ou lieutenant d'un bateau, soit employé d'une maison d'armement, soit surintendant. Celui qui viole la loi s'expose

1. *Maritime Review*, 28 septembre 1904.

pour chaque infraction à une amende n'excédant pas 20 liv. st. et, si le délinquant a une licence, à perdre celle-ci. L'intermédiaire ne doit pas recevoir pour ses soins plus d'une certaine somme.

Comment distinguer les matelots qualifiés (*A.B.*) de ceux qui connaissent quelque peu seulement les choses de la mer (*O. S.*) ou qui les ignorent totalement ? Comment être renseigné sur les antécédents de chacun ? La loi a imposé aux capitaines qui désarment de préciser « la durée du service, la date et le lieu du débarquement » (art. 127 du Code maritime) ; « ils doivent également établir et signer un rapport sur la conduite, le caractère et les qualités des marins congédiés ; ils peuvent aussi déclarer qu'ils refusent de donner leur avis (*decline to report*); et le surintendant remet à ceux qui le demandent une copie dudit rapport » (art. 129). Quiconque n'a pas de certificats apparaît dès lors comme sujet à caution.

La *Fédération* avait greffé sur son service d'accidents du travail tout un service, qui enregistrait les emplois des matelots et classait des renseignements, « d'une haute valeur ». Ce système n'en était pas moins imparfait [1].

En 1900, on a institué le « carnet continu de licenciement » (*Continuous Discharge Book*), qui porte les mentions « *V. G.* »(*very good*, très

1. HOLMAN. *Handy Book*, p. 236.

bien), « *G.* » (*good*, bien), « inscription non demandée » (*endorsement not required*), ou encore « voyage interrompu » (*voyage not completed*). Le carnet est une sorte de *curriculum vitæ*, dont on saisit toute l'importance. « *V. G.* », maintes fois répétés, recommandent chaleureusement le porteur ; « *G.* » est utile ; « inscription non demandée » laisse des doutes, car elle suppose un « refus de donner son avis », motivé peut-être par une mauvaise conduite ; « voyage interrompu » se rapporte soit à un acte de désertion, soit à une maladie, soit à un naufrage.

Le livret lui-même et le système actuel des certificats ont été violemment attaqués. Celui qui a un mauvais certificat le « perd », et avec quelque habileté en obtient un second, soit sous prétexte d'un accident en mer, soit en se présentant comme un nouveau matelot. Un capitaine injuste peut faire le plus grand tort à un homme honnête ; il est vrai que l'on vient d'établir la faculté d'appel devant le surintendant de la marine [1]. Les notes dépendent plus des *principes* des armateurs que de la conduite des matelots : tel écrit devant tous les noms *V. G.*, tel autre *G.*, tel encore « refus de donner son avis ». Lorsqu'un capitaine a à se plaindre de quelqu'un, il est si désireux de s'en débarrasser et de ne pas soule-

1. La *British Shipmasters' and Officers' Protective Society* a protesté, avec vigueur, dans son dernier rapport annuel, contre cette réforme.

ver de discussions qu'il *s'empresse* généralement de tracer les lettres *V. G.*[1].

D'autre part, tout le monde reconnaît que les dernières réformes ont marqué un progrès. Le livret permet un certain classement ; il facilite l'emploi de ceux qui possèdent de bons certificats. Si le système n'est pas parfait, tant s'en faut, au *Board of Trade* de l'améliorer !

La presque totalité des armateurs anglais faisant partie de la *Shipping Federation*, le recrutement des matelots est en général l'œuvre de celle-ci, surtout depuis qu'on l'a autorisée expressément à servir d'intermédiaire — point de droit demeuré longtemps douteux.

Les armateurs, qui ne font pas partie de la Fédération, tantôt ont un bureau particulier, tantôt s'adressent à des « marchands d'hommes », munis d'une autorisation du *Board of Trade ;* ceux-ci se portent garants de l'embarquement de tous les matelots et procurent au besoin des remplaçants qualifiés.

Le bureau d'embarquement de la Fédération n'impose personne aux capitaines, qui peuvent avoir leurs préférences pour certains hommes connus depuis longtemps ; il se contente de fournir tout ou partie de l'équipage à ceux qui le demandent.

Jack se présente aux bureaux d'inscription

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. II, *passim.*

de la Fédération. Il remet la carte qu'il a obtenue auparavant. Celle-ci est-elle en règle ? On lui délivre le certificat d'assurance contre les accidents à bord. Enfin, on s'assure qu'il ne se trouve pas sur la « liste noire » (*black list*), où sont inscrits ceux qui ont déserté, n'ont pas rejoint leur bord ou ont commis quelque acte dolosif, et qui empêche les coupables de trouver un emploi sur les bateaux de la Fédération durant une période d'un mois à perpétuité, selon la gravité de la faute. *Jack* n'a plus qu'à signer son engagement.

III. — L'engagement des matelots.

Les matelots sont engagés soit aux bureaux de la marine, soit à bord des bateaux. La loi impose la signature d'un contrat spécial (*agreement with the crew*) (art. 113, C. mar.), dont elle détermine longuement le contenu. Contentons-nous de reproduire la loi.

Mentions obligatoires :

« *a*) Soit la nature et, autant que possible, la durée du voyage projeté ou de l'engagement, soit la durée maximum du voyage ou de l'engagement et les lieux ou pays du monde, s'il y a lieu, auxquels ne doit pas s'étendre le voyage ;

« *b*) La composition numérique et la désignation de l'équipage avec la spécification du nombre d'hommes engagés comme matelots ;

« *c*) L'époque à laquelle chaque marin doit être à bord et commencer son service ;

« *d*) En quelle qualité chaque marin doit servir;

« *e*) La mention des salaires que chaque marin doit recevoir ;

« *f*) Une liste des provisions qui doivent être fournies à chaque marin;

« *g*) Tous règlements concernant la conduite à bord, les amendes, les rationnements de vivres ou autres pénalités légales pour mauvaise conduite, approuvés par le *Board of Trade.* »

En plus, on inscrit toutes les stipulations, non contraires à la loi et adoptées par le capitaine et les marins (art. 114).

La loi anglaise, comme celle de tous les pays, cherche à retenir l'attention des matelots sur les conditions principales de leur engagement. Deux seules questions mériteraient des observations spéciales : les stipulations relatives d'une part aux provisions (*f*) et de l'autre aux amendes conventionnelles (*g*); mais mieux vaut en remettre l'étude au moment où nous parlerons des graves problèmes de la nourriture et de la discipline à bord des bateaux.

L'engagement est signé par chaque marin en présence d'un surintendant, après qu'il a été relu et expliqué par celui-ci ; exception est faite pour les remplaçants, lorsqu'il n'est pas possible de renouveler toute la procédure (art. 115).

Lorsque le contrat est passé à l'étranger ou

dans les colonies, des formalités voisines doivent avoir lieu devant le consul d'Angleterre ou les autorités locales (art. 124).

Un texte spécial (art. 125) vise l'engagement des Lascars. « Le capitaine, au début de tout voyage ou de tout engagement, fait apposer une copie lisible de l'engagement sur une partie quelconque du navire accessible à l'équipage » (art. 120).

CHAPITRE V

LES SALAIRES DES ÉQUIPAGES

I. — Statistique des salaires.

Les salaires des gens de mer sont fixés selon les mêmes lois que tous salaires. Nous ne pouvons pas, bien entendu, reprendre ici des théories complexes et connues ; nous nous contenterons de quelques indications.

Bien que le « marché des salaires » soit « libre », leur taux varie relativement peu dans de nombreux ports de Grande-Bretagne. Les matelots réclament et peuvent réclamer une certaine rémunération sans se trouver « déplacés ». Dans quelques centres cependant, ainsi à Cardiff, la lutte devient assez vive dès que le trafic se fait moins actif ; et la concurrence « coûte que coûte » entraîne une dépression.

En plus du « taux moyen sur la place », les matelots touchent souvent une « prime », par exemple lorsque les fièvres sévissent dans les ports à desservir.

La distinction capitale est difficile à expliquer : sur les voiliers qui *nécessitent en principe de*

TABLEAU

indiquant en shillings les salaires mensuels généralement payés aux matelots qualifiés (*Able bodied Seamen*) de Grande-Bretagne de 1880 à 1903.

PORT	VOYAGE	1880	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	1° *Voiliers.*	s.	s.	s.	s.	s.	s.	s.	s.	s.	s.	s.
Newscastle et Shields...	Côte Ouest de l'Amérique.	50 à 55	70	60	60	60	60	65	60 à 65	60 à 65	60	60
Cardiff......	Amérique du Sud et Indes-Occidentales..........	.. ..	.. ..	55	55	60	60	60	60	60	60	60
Liverpool...	Côte Ouest de l'Amérique.	50	60	55	55	55	55	55	60	60	60	60
London.....	Cap Natal et Côte est de l'Afrique................	50 à 55	70	55	55	55	55	60	60	30	60	60
Glasgow....	Australie et Nouvelle-Zélande.................	45 à 55	70	55	55	55	55	60	60	60	60	60
	2° *Vapeurs.*											
Newscastle et Shields...	Amérique du Nord, côte est....................	70	90 à 95	80	80	80	85	90	90	90	90	90
—	Méditerranée...........	.. ..	.. ..	80	80	80	80	80	82 6 d.	82 6 d.	82 6 d.	82 6 d.
Cardiff......	Indes Orientales et Chine.	.. ..	.. ..	70	70	80	80	90	80 à 90	80 à 90	75 à 80	75 à 80
—	Baltique................	.. ..	.. ..	70	70	80	80	80	80	80	—	—
Swansea....	Méditerranée...........	.. ..	.. ..	75	75	80	80	90	90	90	85	85
Liverpool...	Côte Ouest de l'Amérique.	55 à 60	80	70	70	70	70	70	70	70	70	70
—	Côte Ouest de l'Afrique..	50	70 à 80	60	60	60	60	60	60	60	60	60
London.....	Australie et Nouvelle-Zélande.................	60 à 65	80	70	70	70	70	70 à 80	80	80	80	80
Glasgow....	Amérique du Nord, côte est	70	92 6 d.	80	80	80	80	80	80	80	80	80

TABLEAU

indiquant en shillings les salaires mensuels généralement payés aux chauffeurs et aux soutiers de Grande-Bretagne entre 1899 et 1903[1].

PORT	VOYAGE	1899	1901	1902	1903	1904
	Chauffeurs	s.	s.	s.	s.	s.
Newcastle....	Presque toutes destinations....	90	90	90	90	90
Sunderland...	Presque toutes destinations....	90	90	90	90	90
Hull..........	Côte Nord-Est de l'Amérique..	90	90	90	90	90
—	Méditerranée.................	85	87 s. 6 d.	87 s. 6 d.	87 s. 6 d.	87 s. 6 d.
Cardiff.......	Nord-Est de l'Amérique........	80-90	80-90	80-90	80	75-80
—	Indes Orientales et Chine......	90	80-90	80-90	75-80	75-80
Swansea......	Méditerranée.................	95	95	95	90	90
Londres......	Côte Nord-Est de l'Amérique...	100	100	100	100	100
—	Australie et Nouvelle-Zélande...	80-90	90	90	90	90
Glasgow... ..	Presque toutes destinations....	80	80	80	80	80
	Soutiers					
Liverpool.....	Côte Nord-Est de l'Amérique...	80-90	80-90	80-90	80-90	80-90
—	Côte Ouest de l'Afrique........	60	60	60	60	60
Londres......	Côte Nord-Est de l'Amérique..	90	90	90	90	90
—	Australie et Nouvelle-Zélande..	70-80	80	80	80	80
Glasgow......	Côte Nord-Est de l'Amérique...	60	60	60	60	60

1. *Tables showing the Progress of Merchant Shipping in the U. K.*, 1904.

plus grandes connaissances, les salaires sont *sensiblement moins élevés* que sur les vapeurs où « *suffit presque un bon coup de balai* ».

Que, sur les paquebots, l'armateur fasse un peu moins attention à 5, 10 sh. de plus par mois, pourvu qu'il ait des hommes supérieurs, la chose s'explique aisément : la *nature de l'emploi* joue alors le rôle principal.

En ce qui concerne les vapeurs de moindre importance et les voiliers ordinaires, la situation a une autre cause. Celui qui s'engage sur un voilier peut avoir des connaissances supérieures, mais il les applique dans des circonstances malheureuses, à une industrie vieillie, en une large mesure démodée et peu productive. Si le nombre des voiliers ne diminuait pas, si les armateurs attachaient plus d'importance qu'ils ne le font à la « qualification » de leur équipages, enfin si des éléments étrangers ne venaient pas en grand nombre renforcer et compléter les éléments nationaux, l'écart ne serait pas aussi grand entre les salaires sur les voiliers et sur les vapeurs.

Quiconque lit la littérature anglaise sur la vie du matelot britannique n'y trouve presque aucune trace d'*heures supplémentaires*. *Jack* est payé pour faire ce qu'il y a à faire à bord, et tout ce qu'il y a à y faire. De même qu'il n'existe, comme nous le verrons, aucune réglementation officielle des heures de travail, de même on ignore en principe toute rémunération pour les ouvrages extraordinaires. Si quelques compa-

gnies donnent parfois plus qu'elles ne doivent en vertu de leur contrat, il s'agit d'une somme, non que l'équipage peut réclamer, mais que l'armateur lui remet *bénévolement*.

Constatons l'usage d'accorder un supplément aux matelots, lorsqu'ils aident à charger ou à décharger des marchandises; en particulier, quand ce travail est exécuté entre six heures du soir et six heures du matin [1].

II. — Avances et délégations de salaires.

L'usage existe, en de nombreux pays, de donner des « avances » aux matelots engagés pour une longue traversée. Comment refuser quelque argent ou quelque moyen de s'en procurer à un homme qui part pour huit, dix ou douze mois et qui veut, soit acheter des vêtements nécessaires durant son voyage, soit laisser une certaine somme à sa famille? Les armateurs semblent avoir bien accueilli cette institution par intérêt personnel : l'attrait d'avances décide, dit-on, à se contenter de plus médiocres salaires [2].

Rares, très rares sont, en Angleterre, les avances sous la forme d'espèces. Les armateurs aiment mieux, pour faire un versement, attendre

1. H. W. Macrosty, *Die Lage, Schriften des Vereins für Socialpolitik*, t. CIII, p. 95.
2. (Lord) Brassey, *British Seamen*, p. 178.

que les marins soient partis : ils seront, au moins, sûrs que les hommes ne resteront pas à terre au dernier moment! — Si ce régime a mis un terme à de notables abus, il en a occasionné d'autres. Peu de personnes acceptent les *notes* des armateurs. *Jack* rejoindra-t-il effectivement son bord? Aussi le malheureux tombe-t-il généralement dans les mains de « requins » (*sharks*) — expression par laquelle les Anglais se plaisent à désigner les usuriers.

De nombreux matelots ayant déserté au premier port de relâche, encore en Europe, il fallut y mettre bon ordre. L'époque fixée pour le versement est aujourd'hui un certain nombre de jours après le départ définitif des Iles Britanniques. L'armateur se trouve moins exposé à des surprises; d'autre part, le matelot, qui offre moins de sécurité à son prêteur, doit abandonner une fraction encore plus considérable de la somme à verser : parfois 20, 25, 30, même 40 %; 10 % semblent plutôt la règle; 5 % est la limite inférieure.

En Angleterre, les avances faites aux matelots ont eu des conséquences déplorables; l'on s'y est même demandé s'il ne serait pas préférable, peut-être urgent, de prendre une mesure radicale, de les supprimer purement et simplement. En fait, les *notes* servent très rarement à des achats sérieux : elles procurent de l'argent pour boire avant le départ; les capitaines doivent tenir des magasins de vêtements, s'ils ne veulent pas,

comme tel d'entre eux, prêter leurs propres habits à l'homme de la barre [1].

Beaucoup de matelots ne rejoignent pas leur navire ou désertent à cause de ces *notes*. Échappent-ils à la surveillance de leur prêteur? Ils recherchent d'autre part une nouvelle circonstance de gains aussi faciles. En tout cas, ils se trouvent dans un tel état d'ivresse que, même avec la meilleure volonté du monde, ils ne peuvent pas regagner les quais et leur bateau sans un bras secourable.

Le rôle des *notes* est actuellement d'assurer la présence à bord des matelots par le concours direct et effectif des usuriers !

La loi a fait peu de chose. Elle a déclaré légal le contrat par lequel un armateur promet des avances, lorsque celles-ci s'élèvent *au plus* au montant d'un mois de salaire. Et elle a interdit tout contrat, visant le payement anticipé de sommes quelconques et passé entre capitaines et matelots (art. 140 C. mar.).

Le syndicat des matelots s'est longtemps montré très hostile à ce qu'il appelle l'*Advance Note System*. Aujourd'hui, cependant, il fait volte-face, et cherche à le développer. Le principal motif mérite d'en être indiqué, tel qu'il se trouve dans un *tract* distribué à profusion. « Beaucoup de matelots et de chauffeurs s'embarquent et ne demandent pas d'avances, par désir d'économie.

1. (Lord) BRASSEY, *British Seamen*, p. 178.

Ils pensent, non sans raison, que recevoir de l'argent avant leur départ diminuera leur dû à leur retour. Mais ils oublient ce fait important que, s'il survient quoi que ce soit à leur bateau durant les premiers jours du voyage, ils ne seront payés que pour le temps où ils seront demeurés à bord. Par le moyen d'une *advance note*, ils s'assurent une certaine somme. »

« Le marin peut exiger qu'une partie (*n'excédant pas la moitié*) de ses salaires soit versée à *un de ses proches parents* (femme, mère, grand'-père, grand'mère, frère ou sœur) au moyen d'une *note de délégation* » (art. 141 C. mar.). Cette disposition, assez importante sans doute, l'est cependant moins qu'on ne pourrait le supposer : d'une part, beaucoup de matelots anglais ne sont pas mariés ou désirent toucher, à leur retour, une somme notable et, d'autre part, les armateurs se montrent opposés aux *notes*, en crainte de payer la moitié du salaire d'un homme qui a déjà déserté au loin.

La loi (art. 141 C. mar.) autorise les matelots à faire une délégation en faveur d'une caisse d'épargne. On espère que l'argent ainsi placé sera considéré comme un capital, et respecté à ce titre !

CHAPITRE VI

APPROVISIONNEMENTS, HYGIÈNE ET AMÉNAGEMENTS

I. — Approvisionnements et nourriture.

De tout temps, les matelots anglais se sont vivement plaints de leur nourriture, « insuffisante », « monotone », « mal préparée »... Cette question préoccupe encore beaucoup les personnes qui cherchent à améliorer le sort des équipages.

La nature et la quantité des vivres, auxquels ont droit les matelots, font l'objet d'ententes spéciales. L'Etat n'intervient pas dans ce domaine : il n'impose ni menu ni même un certain minimum; il n'a rendu obligatoires que certaines rations de jus de citron comme antiscorbutiques. Il exige seulement l'insertion, dans le rôle d'équipage, d' « une liste des provisions qui devront être fournies à chaque marin » (art. 114 C. mar.).

En ce qui concerne la qualité des vivres, l'article 206 du Code maritime impose l'inspection des « barils de bœuf et de porc, des viandes et des légumes conservés en boîtes, ainsi que des tonneaux de farine et de biscuits (et d'eau), destinés à l'usage de l'équipage du na-

vire », « lorsqu'il s'agit de gagner, depuis le Royaume-Uni, un port au delà du canal de Suez, du cap de Bonne-Espérance ou du cap Horn ».

L'article 198 prévoit que trois ou plus de trois personnes à bord d'un navire anglais aient à se plaindre de l'eau ou des approvisionnements, au point de vue soit de la quantité, soit de la qualité. Elles doivent s'adresser à un officier commandant un navire de guerre, à un agent consulaire, à un surintendant ou à un fonctionnaire des douanes. Le résultat de l'enquête est-il défavorable au capitaine? Celui-ci est tenu de prendre aussitôt les mesures jugées nécessaires par l'expert. L'équipage a-t-il protesté à tort? Une amende peut être prononcée contre les matelots, sans que celle-ci dépasse une semaine de salaires.

Cette législation est considérée souvent comme insuffisante.

Durant de très nombreuses années, on a inséré dans le rôle d'équipage un ancien tableau, connu sous le nom d' « échelle » (*Provisions Scale*, dont l'appellation populaire est *Pound and Pint*), qui indiquait en réalité « le *minimum* de ce que l'on servait aux matelots ». Cette « échelle » a été vivement attaquée, « ainsi que la nourriture elle-même ». Aux dires de la *Seamens' Union*, celle-ci serait la principale cause de l'indiscipline et de la désertion : mourant de faim ou dégoûtés par la monotonie extrême de leurs repas, les équipages se soulèveraient pour protester contre leurs

Échelle traditionnelle des vivres.

PROVISIONS	QUANTITÉ	DIMANCHE	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	PAR SEMAINE
Pain	livres	1	1	1	1	1	1	1	7
Bœuf.................	»	1 1/2	»	1 1/2	»	1 1/2	»	1 1 2	6
Porc	»	»	1 1/4	»	1 1/4	»	1 1/4	»	3 3/4
Farine................	»	1/2	»	1/2	»	1/2	»	»	1 1/2
Pois..................	litres	»	1/3	»	1/3	»	1/3	»	1
Riz..	»	»	»	»	»	»	»	1/2	1/2
Thé	onces	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	7/8
Café en grains rôti....	»	1/2	1/2	1,2	1/2	1/2	1/2	1/2	3 1/2
Sucre	»	2	2	2	2	2	2	2	14
Eau...................	litres	3	3	3	3	3	3	3	21

Nourriture des équipages d'après « l'échelle de la Shipping Federation »

(non compris les citrons, jus de citrons et autres antiscorbutiques prévus par la loi).

	EAU	PAIN	BŒUF	PORC	VIANDES CONSERVÉES	POMMES DE TERRE CONSERVÉES	LÉGUMES CONSERVÉS	FARINE	POIS	AUTRE LÉGUME	RIZ	FARINE D'AVOINE	THÉ	CAFÉ	SUCRE	FRUITS SECS	BEURRE	CONFITURES	MÉLASSE	MOUTARDE	POIVRE	CHICORÉE	VINAIGRE
	litres	livre	livre	livre	livre	onces	livre	livre	litre	litre	litre	litre	onces				litre			onces			litre
Dimanche...	4	1	1/2		3/4			1/2															
Lundi	4	1		1		2			1/3	1/6													
Mardi	4	1	1					1/2			1/4												
Mercredi....	4	1			3/4		1/4	1/2				1/4											
Jeudi.......	4	1		1		2			1/3	1/6													
Vendredi ...	4	1			3/4		1/4																
Samedi.....	4	1	1			2		1/2			1/4	1/4	Provision par semaine										
Par semaine.	28	7	2 1/2	2	2 1/4	6	1/2	2	2/3	1/3	1/2	1/2	1 ¾	3 ½	14	3	½	1	½	¼	¼	1	¼

aliments; et l'état de surexcitation augmenterait, par suite d'un mécontentement sans cesse plus justifié.

La *Shipping Federation* a organisé, il y a quelques années, une importante enquête sur la nourriture des équipages à bord des navires anglais. Elle désirait que l'on considérât « les conditions climatériques et autres, d'après lesquelles l'échelle actuelle minima pourrait être modifiée avec avantages, et tant la nature que la quantité des équivalents, surtout afin de combattre le scorbut ».

Des surintendants, capitaines, officiers, cuisiniers et stewards furent interrogés. Un rapport fut présenté par une commission composée d'armateurs, de capitaines et d'un médecin. Il recommanda l'adoption d'une nouvelle échelle (V. le tableau de la page 93) et conseilla la création, dans les principaux ports, d'écoles de cuisine spéciales pour la marine et d'un certificat permettant aux capitaines de choisir plus aisément des maîtres-coq compétents.

La *Seamens' Union* riposta en présentant, elle aussi, son « échelle » (V. tableau de la page 95), qui comprend surtout des aliments plus divers afin de rompre la monotonie des repas; elle fit sienne l'idée de créer des écoles spéciales, délivrant des diplômes spéciaux; elle réclama même que les grands bateaux dussent avoir un maître-coq, porteur d'un certificat particulier ainsi que les officiers et les mécaniciens.

Projet d'une « échelle » des vivres obligatoires.

(Présentée par M. J.-H. WILSON.)

	PAR SEMAINE
Bœuf salé	2 livres 1/2.
Porc salé	2 livres.
Viande conservée	2 livres 1/2.
Lard	1 livre.
Saumon (en boîte)	1 boîte.
Harengs (en boîte)	1 boîte.
Pommes de terre	7 livres.
Pain frais	7 livres.
Biscuits	1 livre 1/2.
Farine	2 livres.
Cacao	1/4 de livre.
Café	1/4 de livre.
Thé	7/8 d'once.
Lait condensé	1 boîte.
Sucre	21 onces.
Pois concassés	1/3 de litre.
Haricots	2/3 de livre.
Riz	2/3 de livre.
Fromage	1/2 livre.
Sirop	1/2 litre.
Confitures	1 livre.
Raisins secs	2 onces.
Fruits secs	6 onces.
Oignons	3 onces.
Piments	1/2 litre.
Vinaigre	1/8 de litre.
Beurre	7 onces.
Moutarde, poivre et sel.	....
Tomates en boîte	1 livre.
Sardines	1 boîte.
Farine d'avoine	1/3 de livre.

Le *Committee on the Mercantile Marine* insista peu sur l'échelle des vivres; il préféra tourner ses regards d'autres côtés : vers l'inspection des approvisionnements et la création d'écoles de cuisine.

L'inspection des approvisionnements, a-t-on constaté, a eu d'heureuses conséquences. Si le nombre des tonneaux, barils, etc., écartés par les agents du *Board of Trade*, n'a pas été énorme (de 1896 à 1901 : 67.933 paquets sur 1.672.000 [1]), la menace de la loi a fait réfléchir plus d'un. Il faudrait généraliser cette mesure, concluait la commission. C'est d'ailleurs ce que propose un *bill*, qui sera probablement voté : l'inspecteur du *Board of Trade* pourrait visiter les provisions de tout bateau, dont le voyage probable excéderait vingt et un jours.

En ce qui concerne les écoles de cuisine et le certificat de cuisinier, l'obligation pour tout bateau de plus de mille tonnes d'avoir un maître-coq porteur d'un diplôme spécial, proposée et inscrite dans le *bill* en suspens, est jugée nécessaire par les matelots et inutile sinon néfaste par les armateurs. Ceux-ci ne voient pas pourquoi un cuisinier, remplissant bien ses fonctions à terre, serait écarté, à moins, disent-ils, que « ce ne soit là une voie détournée pour établir un privilège en faveur d'un groupe étroit [2] ». Les matelots,

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. III, p. 32.

2. Protestation de la *Liverpool Shipowners' Association*.

d'autre part, montrent qu'il ne suffit pas d'être cuisinier, mais d'avoir le pied marin, pour faire des plats passables à bord d'un bateau [1].

II. — Mesures sanitaires.

Tout bateau, ayant plus de cent personnes à son bord et faisant des traversées au long cours, doit embarquer un « médecin dûment qualifié » (art. 209 C. mar.).

Le capitaine est tenu d'avoir à son bord un livre de médecine et un certain nombre de médicaments déterminés par le *Board of Trade* (art. 200), et de faire inspecter ceux-ci avant le départ (art. 202).

Diverses mesures sont prises pour combattre le scorbut : une ration de citron ou de jus de citron devient obligatoire, avec du sucre, lorsqu'on est depuis plus de dix jours en mer.

Si le *Board of Trade* a, en dehors du cas d'épidémie, des pouvoirs assez médiocres, il n'en publie pas moins des circulaires, qui contiennent de précieux renseignements, — telle celle sur le *Beriberi*, composée avec des documents norvégiens.

III. — Aménagements des équipages.

« Sur tout navire britannique, dispose l'article 210 du Code maritime, l'emplacement, ré-

1 *Appeal of the National Sailors' and Firemens' Union to the both Houses of Parliament*, 17 mai 1904.

servé aux marins et aux novices et aménagé à cet effet, doit comporter pour chacun d'eux au moins 72 pieds cubes et 12 pieds carrés, mesurés sur le plafond ou sur le plancher. Il est, sous peine d'amende, interdit aux capitaines de faire déposer des objets dans le logement de l'équipage » — ainsi qu'ils avaient coutume de le commander autrefois, au point de rendre presque inexistantes les dispositions légales.

Le syndicat des matelots s'est plaint, à maintes reprises, de ce que le chiffre de 72 pieds cubes fût insuffisant : « N'a-t-on pas fixé pour les prisonniers un minimum supérieur ? » D'après M. Wilson, les matelots ne sont pas beaucoup mieux logés aujourd'hui qu'autrefois; même sur plusieurs grands vapeurs, le personnel pont et machines est entassé dans des espaces très étroits ; à plus forte raison, le mal est-il sensible lorsqu'il s'agit de *cargo-boats*, où le chargement intéresse seul l'armateur, ou bien de *tramps*. Il faudrait, pour le moins, 120 pieds cubes et 15 pieds carrés. Il serait cependant difficile, reconnaît M. Wilson lui-même, d'inscrire ces chiffres dans la loi, sans atteindre les navires de petit tonnage, qui ne peuvent pas réserver à l'aménagement des équipages presque tout le bâtiment [1].

M. Laws, de la *Shipping Federation*, ne pense pas que l'intervention législative soit nécessaire,

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. II, p. 134.

ni même utile. Les statistiques, fournies à la dernière commission, prouvent que, sur un très grand nombre de steamers, la moyenne est de 124 pieds cubes et de 17 pieds carrés [1]. Pour les nouveaux bateaux, les constructeurs calculent un espace très supérieur au minimum légal. D'ailleurs les matelots souffrent surtout de leur absence de tout soin, pour ne pas dire de leur malpropreté [2].

La dernière enquête sur la marine marchande a porté non seulement sur les logements des matelots, mais aussi sur les conditions dans lesquelles ceux-ci prennent leurs repas. Les équipages se plaignent de « manger là où ils dorment, assis sur un tabouret, leurs plats entre les genoux »; ils réclament des réfectoires, semblables à ceux qui existent sur plusieurs grands bateaux. Le système fréquent de tables fixes ou mobiles marquerait déjà un progrès suffisant, d'autant plus qu'on n'est pas certain que les matelots ne conserveront pas leur ancienne habitude, en tout cas par le beau temps, sinon par une mer démontée [3].

Des salles de bain ont été établies sur quelques vapeurs. Les experts considèrent cette institution comme simplement utile [4].

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. III, p. 95.
2. *Report of the Committee on the Mercantile Marine* t. II, p. 688.
3. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, passim.
4. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, passim.

Les Lascars sont logés à l'étroit. Ils ne s'en plaignent point; au contraire : qu'il fasse chaud, et ils couchent sur le pont! Qu'il fasse froid, et ils se pressent les uns contre les autres! Quant à l'odeur qui se dégage de leurs taudis, ce n'est pas à l'armateur ni au capitaine qu'il faut s'en prendre, mais aux Lascars eux-mêmes.

Durant les dernières années s'est passée une scène vraiment curieuse. M. J.-H. Wilson réclamait avec vigueur que l'on appliquât effectivement aux Lascars les dispositions de l'article 125 du Code maritime [1]. Les Lascars, en grand nombre, se déclaraient satisfaits, et demandaient le maintien du *statu quo*, c'est-à-dire l'application de la loi indienne de 1876 [2]. Depuis 1901, les tribunaux anglais ont établi une jurisprudence dans le sens de M. Wilson; l'on exige aujourd'hui, pour chaque Lascar comme pour chaque Européen, 72 pieds cubes et 12 pieds carrés.

1. *Bungling at the Board of Trade*, *Seafaring*, 10 septembre 1898.
2. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, 1903, t. III, p. 189.

CHAPITRE VII

MESURES DE SÉCURITÉ

I. — Dispositions générales.

En 1854 et 1862, le législateur anglais s'émut de ce qu'aucun des intéressés, pas même les sociétés d'assurances maritimes, ne prit souci de la sécurité des traversées : il commença à intervenir; il imposa au *Board of Trade* une surveillance ; et, depuis lors, il a complété à plusieurs reprises ces dispositions originaires[1].

Une des premières conditions d'une traversée normale est un état-major compétent ; nous avons déjà vu que le Code a établi pour les capitaines, officiers et mécaniciens des certificats d'aptitudes ; il a fait mieux : il a déterminé le nombre minimum d'officiers brevetés que devrait comporter un bateau.

« Tout navire britannique au long cours et tout caboteur britannique à passagers doit avoir un capitaine breveté » (art. 92 *a*).

« Si le navire est de 100 tonneaux ou plus, il

1. Saunders, *the Legal Guide*, p. 10.

y aura, à côté du capitaine, au moins un officier porteur d'un brevet, qui ne pourra être inférieur à celui de *lieutenant unique* s'il s'agit d'un navire au long cours, ou de lieutenant s'il s'agit d'un caboteur » (art. 92 *b*).

« Si le navire est au long cours et a plus d'un lieutenant, au moins le premier et le second lieutenant seront dûment brevetés » (art. 92 *c*).

Suivent des dispositions relatives aux mécaniciens.

Pour devenir capitaine, il faut six ans et demi au moins de navigation et un âge minimum de vingt et un ans; premier lieutenant, cinq ans et dix-neuf ; enfin, second lieutenant, quatre ans et dix-sept; les garanties exigées par la loi sont donc assez notables.

La loi prévoit un règlement du *Board of Trade* en vue d'éviter les abordages (art. 418 C. mar.); elle impose un certain équipement (art. 432); elle annonce un règlement sur les signaux de détresse (art. 434). Elle s'occupe encore des appareils de sauvetage (art. 427); ceux-ci font l'objet de vives attaques : ils seraient « généralement dans l'état le plus défectueux[1] ». Nous ne pouvons pas mieux préciser ces questions sans sortir de notre cadre.

1. *Maritime Review*, 21 décembre 1904 ; *Guild Gazette*, mai 1900.

II. — Les lignes de charge.

Un des maux les plus graves dont souffrent les marines commerciales de tous les pays est certes le chargement excessif des bateaux. Dès que la mer devient un peu grosse, les navires se trouvent en danger, sinon sont engloutis dans les flots. Pour mettre terme à cet abus, la loi anglaise a établi des « lignes de charge » (*load lines*) et également des « lignes de pont » (*deck lines*).

A l'étrave et à l'étambot de tout bâtiment anglais dépassant quatre-vingts tonneaux de jauge, un disque doit être placé de douze pieds de diamètre, et une échelle en pieds. Le législateur prend toutes les mesures nécessaires pour que ces indications soient bien visibles. (art. 438 C. mar.) Au *Board of Trade* de déterminer la place du disque selon les circonstances (art. 443 C. mar.; règlement de 1899). Le Code, désireux de rendre apparente la situation des ponts, prend un certain nombre de dispositions pour que ceux-ci soient marqués d'une façon aisée à discerner et permanente (art. 437).

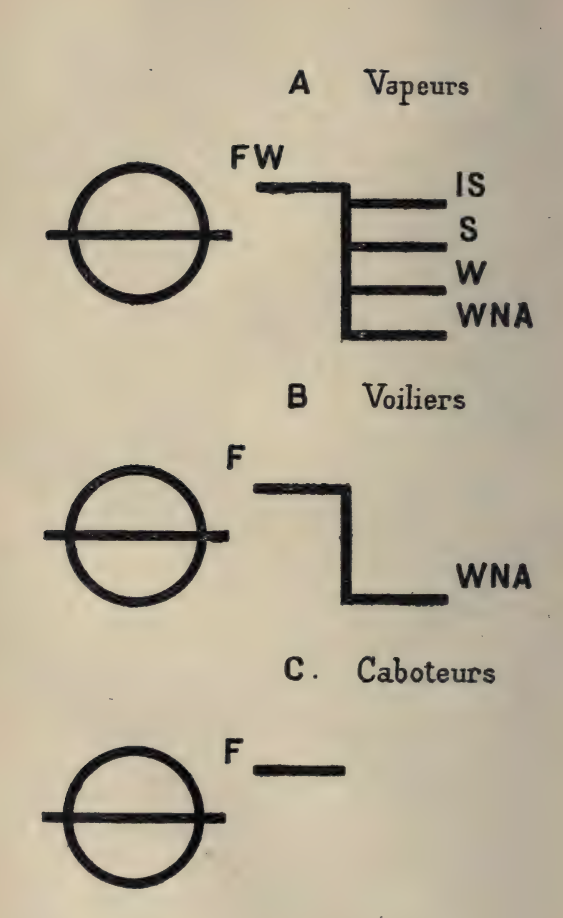
Les dessins de la page 104 indiquent la position respective des disques et des échelles : *a*) sur les vapeurs; *b*) sur les voiliers; *c*) sur les caboteurs.

F. W. = *Fresh water* (eau douce).

I. S. = *Indian summer* (été aux Indes).

S. = *Summer* (été).

W. = *Winter* (hiver).


A Vapeurs
FW
IS
S
W
WNA
B Voiliers
F
WNA
C. Caboteurs
F

W. N. A. = *Winter, North-Atlantic* (hiver dans l'Atlantique du Nord [1]).

Si la ligne de charge est immergée, le navire peut être déclaré « innavigable » (art. 439 C. mar.). Ce n'est point tout. L'inspecteur du *Board of Trade* a le droit de venir, en tout moment, procéder à des vérifications et à des calculs à bord des bateaux (art. 436). Avant de prendre le large, le capitaine doit inscrire sur son livre-journal le tirant d'eau et l'étendue des œuvres mortes (*clear side*) (art. 436).

Si beaucoup de bateaux disparaissent pour être trop chargés, d'autres sont, faute de lest suffisant, dans une situation tout aussi déplorable. — La question d'une ligne minimum de charge (*light load line*) a été mûrement étudiée. Peut-être votera-t-on un jour une loi spéciale la résolvant. En tout cas, un tel *bill* vient d'être rejeté par le Parlement, pour le motif, disent avec une ironie mordante ses défenseurs, qu'« il n'y a pas eu encore un nombre suffisant de victimes [2] ».

III. — Chargement de certaines marchandises.

Le chargement de « marchandises dangereuses » (*dangerous goods*) fait l'objet de l'article 446 du Code maritime et de l'*Explosives Act* de 1875.

1. SAUNDERS, *The Legal Guide*, p. 204.
2. *Guild Gazette*, avril 1904.

Les expéditeurs de celles-ci sont tenus de les déclarer et d'inscrire sur les colis une mention « précisant leur nature ».

La loi (art. 451) punit le capitaine et éventuellement les armateurs de bateaux à destination d'Angleterre, qui chargent de bois leur pont durant l'hiver. Elle a voulu mettre un terme aux expéditions de quantités trop considérables de marchandises peu stables et aux accidents qui en ont été les conséquences. Malheureusement, beaucoup d'armateurs tournent la loi. Ils débarquent les marchandises placées sur le pont dans un port du continent et celles des cales en Angleterre, sans s'exposer à la moindre pénalité. D'autre part, ils expédient sur le pont trop de locomotives et d'énormes machines, ce qui est fort dangereux.

La Chambre des Lords, saisie de la question, vient de rejeter un *bill*, qui reparaîtra probablement quelque jour — « bill relatif au chargement des ponts durant l'hiver » (*Winter Deck Load Bill*)[1].

Plus que toutes autres marchandises, le charbon, le coton, les grains et le pétrole sont et surtout ont été les causes de nombreux accidents en mer.

Une longue enquête, qui eut lieu en 1875, aboutit à quelques constatations importantes sur l'ignition des houilles à bord des bateaux et les moyens de la prévenir.

1. *Guild Gazette*, août 1904.

En ce qui concerne le coton, on a attiré l'attention des directeurs d'égraineuses et de presses sur le mauvais conditionnement des balles, cause principale des incendies.

Un règlement d'avril 1897 complète les articles 452 et suivants du Code maritime, en vue d'assurer la stabilité des navires transportant des grains.

IV. — Équipages insuffisants.

Depuis longtemps, les capitaines et les matelots anglais se plaignent de ce que les armateurs composent leurs équipages d'un nombre d'hommes insuffisant (*undermanning*). « Autrefois, sur les voiliers, il y avait de forts équipages de matelots qualifiés; on pouvait imiter la marine de guerre (*man-o'-war fash*). Maintenant, beaucoup de quatre mâts de plus de 2.000 tonnes n'ont que trente hommes, tandis que nous avions sur un navire de 1.000 tonnes deux fois plus d'*A. B.* Le tonnage a doublé, et le nombre des matelots a diminué de moitié [1] ! »

« Une réduction d'équipage pour un même tonnage, a dit (lord) Brassey [2], est certainement justifiée en partie par le développement du machinisme et par les modifications dans les dimensions des navires. » Il devient, dès lors, très diffi-

1. Alen Oscar, *School and Sea Days*, Londres, 1901, p. 96.
2. *British Seamen*, p. 269.

cile d'établir d'utiles comparaisons. Nul ne discute cependant l'acuité du mal : « Bien des collisions proviennent du manque d'hommes. On appelle ceux qui sont de quart pour les charger de travaux dont ils ne devraient pas s'occuper en ce moment. »

Une commission a été formée et s'est réunie, il y a quelque dix ans, pour étudier la question des équipages (*manning*) et plus spécialement celle des équipages insuffisants (*undermanning*).

La loi ne contient pas d' « échelle », déterminant, d'après le tonnage des bateaux, le nombre de « mains » que les équipages devraient comporter. Se plaignait-on de l'insuffisance du personnel? Il n'y avait pas moyen, en la réalité, de faire déclarer le bateau « innavigable ». Pour les navires d'émigrants, toutefois, il est nécessaire que l'équipage satisfasse l'employé de l'émigration (art. 305 C. mar.)

Les armateurs montrèrent les dangers d'une réglementation trop précise et basée uniquement sur le tonnage des bateaux, à l'aide d'arguments divers. Tout bateau, qui serait composé du nombre de matelots prévu par la loi, deviendrait, en fait, « navigable », qu'il le fût ou non; s'il ne l'était pas, comment poursuivre utilement l'armateur? Deux navires d'un même tonnage n'ont pas et n'ont pas toujours besoin d'un même équipage : question de construction, de saison, de région à parcourir, etc.

Les matelots insistèrent, au contraire, pour

que l'on ne les surmenât pas; le meilleur remède, disaient-ils, est de composer l'équipage d'un nombre suffisant de personnes. Quant aux dangers de la navigation, ils deviendraient moindres si on fixait une « échelle » et imposait, en même temps, une certaine « qualification ».

La Commission elle-même examina avec soin la question. Elle préconisa une *entente internationale*, afin de ne pas mettre la marine britannique en état d'infériorité vis-à-vis des marines étrangères. Pour le personnel-pont, elle proposa cependant une « échelle »; pour le personnel-machine, au contraire, elle considéra celle-ci comme trop délicate à établir sans lui donner des bases très factices.

Le législateur est intervenu en 1897 d'une façon assez habile. Les tendances « socialistes d'Etat » étant devenues moindres, le *Board of Trade* a considéré les dispositions sur l' « innavigabilité » des bateaux comme *suffisantes*; il a demandé et obtenu du législateur de généraliser la portée du texte de l'article 459 du Code maritime.

L'*undermanning* étant, en termes généraux et nécessairement vagues, déclarée « illégale », il fallut au *Board of Trade* préciser quelque peu ce qu'il entendait par un « équipage insuffisant ». C'est ce que fit l'*Instructing as to Procedure* de 1898.

« Les vapeurs, se livrant à la navigation internationale et ayant plus de 200 pieds de long

et au moins 700 tonnes de gros, doivent avoir, à leur départ, un personnel composé, en plus d'un capitaine et de deux officiers, d'un *nombre suffisant de matelots pour répartir le travail entre deux bordées de quart;* et chaque bordée doit avoir *au minimum un homme compétent à la barre, un autre homme à l'avant et un troisième disponible sur le pont.* »

Si l'équipage est composé de moins de six hommes, le surintendant a le devoir de protester. Le *Surveyor of the Board of Trade* visite le navire et le retient s'il juge que, le personnel étant insuffisant, il serait dangereux de le laisser partir en mer. Pense-t-il, au contraire, qu'il n'en résulte aucune menace? Il fait, en ce sens, un rapport au *Board of Trade*.

D'une façon générale, les surintendants et autres agents officiels de la marine marchande ont le droit d'intervenir lorsqu'ils le jugent opportun, même, bien entendu, si l'équipage est composé de plus de six hommes [1].

En fait, ces dispositions n'ajoutent rien d'important au principe de la loi que l'*undermanning* est un cas d' « innavigabilité ».

Nous allons parler d'une façon générale des navires innavigables. — Constatons encore, cependant, que les matelots trouvent ce régime insuffisant; ils réclament une « échelle »; mais l'opinion publique y est opposée, et en particulier lord Bras-

1. Voir not. *Seafaring*, 24 septembre 1898.

sey, qui affirme avec sa haute compétence que « toute réglementation rigide en cette matière serait une grave faute »[1]. Si les équipages des bateaux de commerce anglais sont souvent notoirement insuffisants, c'est moins une question de *quantité* qu'une question de *qualification*[2] : « avec vingt-neuf *idiots* un bateau peut être considéré comme ayant un nombre suffisant d'hommes (*sufficiently manned numerically*), alors qu'il y a danger à lui confier des marchandises et surtout des vies ».

V. — Les bateaux « innavigables ».

L'article 457 du Code maritime considère comme un délit le fait d' « envoyer ou tenter d'envoyer à la mer un navire britannique dans un état d'innavigabilité (*unseaworthy state*) tel, que la vie de quelqu'un puisse être mise en danger ».

L'article 459 du même Code permet d' « arrêter provisoirement, à l'effet de le visiter, pour ensuite soit l'arrêter définitivement, soit le relâcher, tout navire dangereux (*unsafe ship*), incapable de prendre la mer sans risques sérieux pour la vie humaine par suite de l'état défectueux de la coquille, de l'équipement ou des machines, d'un chargement excessif ou maladroit ou d'un équi-

1. *British Seamen*, p. 278.
2. *Maritime Review*, 26 décembre 1904.

page insuffisant ». Celui qui réclame une enquête reconnue inutile doit à l'armateur des dommages-intérêts; si le navire est déclaré « innavigable », l'armateur est tenu de payer tous les frais (art. 460).

En dehors des dispositions particulières que nous avons relatées, la sécurité des traversées n'est assurée que par un régime d'ordre très général, visant tout navire « innavigable ». Le chargement excessif du bateau, comme d'ailleurs son chargement insuffisant, l'insuffisance de l'équipage, le mauvais état du bateau peuvent être invoqués, et le sont généralement plus que tout autre motif; mais ce n'est pas là une énumération restrictive.

Plus intéressant est de considérer la qualité du plaignant. Ce peut être le *Board of Trade*, saisi presque comme le ministère public en France et agissant de lui-même. Ce peut être une partie de l'équipage (un quart, en principe). Ce peut être encore une personne ou association quelconque, poursuivant, dans un but d'intérêt général, à ses risques et périls, après avoir fourni des garanties suffisantes pour le paiement d'une indemnité.

L'enquête a lieu. Le bateau est-il déclaré « innavigable »? Il est retenu jusqu'à ce qu'il y soit mis bon ordre; son armateur est exposé, ainsi que son capitaine, à une poursuite pour délit. Au contraire, le bateau est-il bien « navigable »? L'armateur touche des dommages-intérêts.

Du 1er juillet 1902 au 30 juin 1903, vingt-trois

navires seulement ont été déclarés « innavigables »:

pour mauvais équipement	9	
— chargement excessif	14	(dont 8 étrangers)
	23	

Ce régime a été maintes fois critiqué comme insuffisant. Les leaders de la *Seamens' Union* voudraient que l'on inscrivît dans la loi de plus nombreuses défenses à caractères précis. Aujourd'hui, ils réclament une ligne inférieure de charge; demain, ils demanderont l'interdiction de certains chargements... Le *Board of Trade* et les armateurs se montrent très opposés à une réglementation minutieuse, qui semblerait restreindre les droits d'action du premier et, souvent sans motifs, gênerait les seconds.

CHAPITRE VIII

L'ÉQUIPAGE A BORD

I. — Principe : Obéissance absolue au capitaine.

Le principe anglais sur le travail à bord des bateaux de commerce est très simple : les matelots « doivent obéir à tous les ordres légaux de leur chef », ainsi que le disent les rôles d'équipage.

Un exemple va nous montrer combien le principe est absolu : un matelot a été condamné par un tribunal maritime pour « avoir refusé de laver le pont de son navire un dimanche[1] » ; et, cependant, il est certain que le prévenu et son défenseur ont invoqué devant les juges les principes des Livres Saints, si chers aux Anglais, et le caractère nullement urgent d'un tel travail !

Avec le caprice des flots, il faut que chaque homme se tienne en *tout instant à là disposition du capitaine :* c'est là l'intérêt des officiers, des passagers, de l'armateur et même des mate-

1. *Seafaring*, 15 avril 1899.

lots dont la vie est en jeu. Une loi établirait un régime factice, qui ne correspondrait pas aux besoins de toute navigation et diminuerait l'autorité des chefs. En ce qui concerne plus spécialement les voiliers, un équipage énorme serait nécessaire pour qu'une fraction seulement de celui-ci suffît presque toujours au service.

Si l'on trouve parmi les réclamations du syndicat des matelots : « réglementation du travail à bord des navires », aucun des leaders radicaux n'en a *jamais* demandé une, pas même M. J. Havelock Wilson. Nous avons parcouru des milliers de pages de *blue books*, contenant les propositions les plus saugrenues, et nous n'avons rencontré qu'une seule proposition de réglementation du travail à bord des bateaux de commerce. Encore son auteur exposait-il plutôt le programme de tous les travailleurs socialistes que celui d'un homme de mer.

II. — Travail, repas et repos.

En général, et plus spécialement sur les vapeurs, l'existence des marins est assez régulière [1].

A peine sortis du port, le « second » et le premier lieutenant choisissent à tour de rôle un homme jusqu'à ce que l'équipage se trouve partagé par moitié. Chacune de ces deux fractions

1. Frank T. Bullen, *The Men of the Merchant Service*, Londres, 1901, p. 263.

doit prendre successivement le « quart » : être de service quatre heures, puis, durant quatre heures, demeurer libre, pour se mettre ensuite à nouveau à la disposition des chefs. Mais, comme il est très spécialement pénible de faire deux quarts durant la nuit, c'est tantôt aux uns, tantôt aux autres qu'incombe cette charge : le quart de 4 à 8 heures de l'après-midi est partagé en deux, plus connus sous le nom de « quarts de chien » (*dog watches*); il se produit dès lors un « roulement ».

De 4 à 6 heures de l'après-midi, la première bordée dispose tout pour la nuit, pendant que l'autre soupe. A 6 heures, la situation se renverse. De 6 heures et demie à 8, tout le monde se trouve sur le pont s'il fait beau; on y lit, y cause des événements de la journée et y fume. La soirée commence ensuite. A minuit, nouveau quart. A 4 heures du matin, retour sur le pont de l'ancienne équipe; celui qui se tient à la barre a « les yeux très lourds » : c'est le moment où se produisent le plus d'accidents. Vers 5 heures, le café est prêt. Bientôt commencent les « travaux de propreté ». Les hommes qui se reposent déjeunent à 7 heures et demie; à 8, ils prennent le quart, tandis que leurs camarades agissent à leur guise jusqu'au moment du dîner (11 heures et demie), pour regagner ensuite leur ouvrage et laisser leurs camarades déjeuner et se reposer à leur tour.

Combien d'exceptions à la règle! Telle après-

midi, tout le monde est appelé sur le pont et l'on donne à chacun du travail, ainsi pour mettre le bateau en bon ordre avant l'arrivée. Mais alors la rigueur est moindre la nuit : les hommes de quart dorment sur le pont, sauf celui qui gouverne le navire et celui qui est en observation à l'avant.

Sur les grands paquebots, il faut que tout soit propre et sec de bonne heure; dès les premiers rayons du jour, tous les hommes, excepté ceux qui veillent à la sécurité du voyage, lavent les ponts ou peignent les cloisons. Si l'on voyage sur ballastre et va chercher des marchandises dans un port plus ou moins proche, il est urgent de nettoyer les cales; nul dès lors ne demeure inoc cupé.

Sur les voiliers, les exceptions sont encore plus nombreuses. Il est nécessaire de faire une large part non seulement aux conditions pour ainsi dire économiques du voyage, mais aux éléments.

Aucune notion de *spécialité*. *Jack* doit accomplir *tout* ce qu'il y a à accomplir à bord. Si on lui donne l'ordre de charger ou décharger des marchandises, il est tenu d'obéir. Remarquons-le, cependant, il est d'usage de ne réclamer un pareil service que s'il n'y a pas de dockers ou au cas d'urgence.

Le sort des chauffeurs dépend de leur nombre. Généralement, à quatre heures de service succèdent huit heures de repos, plus ou moins écornées par divers travaux. Sur d'autres bateaux, à

quatre heures d'ouvrage en succèdent six de liberté; souvent encore, des chauffeurs alternent, après être demeurés six heures aux machines.

Passe-t-on un dimanche à la mer? Le travail est réduit à un minimum; sont presque seuls de service l'homme de la barre et l'homme de l'avant.

Dans les ports, on exige la présence du matelot, toutes les fois qu'elle est nécessaire, et même souvent, entre 6 heures du matin et 6 heures du soir, lorsqu'elle est simplement utile. Le dimanche est un jour de fête... si le capitaine n'a pas le soin de quitter l'Angleterre.

En fait, abuse-t-on des forces du « pauvre Jack »? — Écoutons les armateurs et les capitaines. Sur le nombre d'heures où le matelot est de service, il y en a beaucoup de peu pénibles, même d'agréables; « la pipe à la bouche, il se promène sur le pont, comme s'il était chez lui et se trouvait dans son jardin ». Lorsqu'il n'est ni à la barre ni à l'avant, ne se traite-t-il pas lui-même de « fermier » (*farmer*)!

D'autre part, les matelots font un tableau des plus noirs de leur existence; tous les multiples travaux qu'on leur imposerait finiraient par fatiguer les plus robustes; d'autant plus, disent-ils, qu'il est impossible de prendre un repos assez long et réparateur. Les orages, les tempêtes imposent souvent des travaux de héros. Et les voiles! Un dessin, bien connu en Angleterre, représente *Jack* cherchant à en carguer avec ses

camarades une, inclinée au point de toucher presque les flots.

Le travail à bord est très variable, selon les bateaux, les équipages, la zone, le temps. Le matelot est souvent un des ouvriers les plus privilégiés. Parfois aussi, tout conspire pour le rendre malheureux : épuisé, il s'endort et, encore fatigué, il doit reprendre son travail, non sans maugréer plus contre les officiers, innocents, que contre les éléments, principaux coupables de ses maux.

III. — Protection des matelots contre les exactions des capitaines.

Nous l'avons déjà constaté, et nous le constaterons encore : la loi protège les matelots, au point de menacer sans cesse les armateurs et surtout les capitaines.

Si le capitaine est, dans une large mesure, le maître à son bord, le seul juge des opportunités, le Code maritime donne aux matelots toutes « les facilités pour porter plainte » (art. 211); et il traite, ensuite, de la « protection des marins contre les exactions » (art. 212 et suiv.).

Le capitaine a-t-il violé telle ou telle disposition légale? Le matelot peut exiger d'être mené, dès le premier port, devant les autorités. Et celles-ci se montrent généralement peu tendres pour les chefs qui ont abusé *tant soit peu* de leurs droits.

CHAPITRE IX

L'INDISCIPLINE ET LA DÉSERTION

I. — L'indiscipline.

La meilleure discipline est celle que l'on obtient sans bruit. Du capitaine — de son caractère, de sa fermeté et de son tact, — dépendent en réalité la tranquillité et l'obéissance à bord. Et cela, au dire général, est plus vrai encore pour un équipage anglais que pour n'importe quel étranger [1]. Cependant les officiers ont certains pouvoirs.

« Lorsqu'un bateau est en mer, le capitaine maintient l'ordre et la discipline à bord, avec justice, modération et bon sens. Dans les cas d'une extrême gravité seulement, il peut infliger des peines corporelles. » Tels sont les principes généraux du droit maritime, selon MM. F. P. Maude et Ch. E. Pollock [2]. Qu'un matelot s'insurge con-

1. F. T. Bullen, *The Men*, p. 45.
2. *Compendium of the Law of Merchant Shipping*, Londres, 1881, t. I, p. 126.

tre l'autorité de ses chefs : le capitaine ne doit le mettre aux fers que s'il y a *nécessité absolue ;* sinon, il doit attendre la décision du tribunal compétent.

Une enquête s'impose souvent, afin de donner au matelot l'occasion et les moyens de se défendre. Il est prudent de la part des capitaines de consulter les officiers de leur bord, pour couvrir leur responsabilité [1]. Mais la loi, qui ne prévoit pas les punitions corporelles, prévoit encore moins une procédure et un système de peines.

En fait, les choses se passent souvent d'une autre façon. La justice rapide et arbitraire du capitaine est, avec *Jack*, la plus efficace, la seule efficace. Il est d'ailleurs assez aisé, lorsqu'on le veut, de considérer comme absolument nécessaire ce qui n'est que très utile. S'agit-il de refus d'obéissance de la part d'un homme qui oppose la force d'inertie ? Il est certes difficile de sévir aussitôt; « un capitaine, qui peut livrer le délinquant à la justice au premier port afin qu'il soit procédé selon la loi, aurait beaucoup de peine à convaincre un jury que sa punition était opportune [2] ». Au contraire — et c'est le plus fréquent — y a-t-il menaces ou violences? Mieux vaut maîtriser aussitôt le forcené [3] et, par un exemple tangible, ramener la tranquillité à bord où elle risque d'être troublée.

1. Saunders, *Legal Guide*, p. 72.
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*

En dehors de la désertion et d'autres actes voisins que nous étudierons séparément, la loi punit de peines variables un certain nombre d'infractions.

Sont considérées comme « fautes contre la discipline » (*offences against discipline*) :

a) Quitter un navire sans permission, après l'arrivée au port de déchargement et avant qu'il ne soit mis en sûreté (confiscation d'un mois de paye au maximum) ;

b) Désobéir volontairement à un commandement légitime (emprisonnement durant quatre semaines au maximum et confiscation de deux jours de paye) ;

c) Désobéir volontairement d'une façon continue (emprisonnement d'une durée de douze semaines au maximum et confiscation pour chaque vingt-quatre heures de désobéissance de six jours de paye au maximum) ;

d) Commettre des voies de fait sur le capitaine ou un lieutenantou un mécanicien breveté (emprisonnement durant douze semaines au maximum) ;

e) S'entendre avec d'autres membres de l'équipage pour désobéir à des ordres ou manquer aux devoirs ou encore arrêter la traversée d'un bateau (emprisonnement durant douze semaines au maximum) ;

f) Causer un dommage au navire ou à la cargaison (confiscation d'une somme équivalente à la perte éprouvée et emprisonnement durant douze semaines au maximum) ;

g) Faire de la contrebande (retenue des salaires dans la mesure de l'amende, art. 225 C. mar.).

Quiconque, par ivresse ou négligence :

a) commet un acte pouvant entraîner la perte du navire, etc... ;

b) refuse d'exécuter un acte nécessaire... ;

c) est coupable de délit (art. 220).

Tous les gens touchant de près à la navigation — capitaines, armateurs et consuls — se plaignent depuis longtemps de l'absence de discipline à bord des bateaux anglais. Devant toutes les commissions officielles, leurs plaintes ont été nombreuses [1].

Si, sur les grands paquebots, l'ordre et la tranquillité existent généralement, parce que le capitaine a fait un choix attentif de ses hommes et a pu le faire pour payer des salaires relativement élevés et bien nourrir les équipages, sur les voiliers et sur les *tramps*, le contraire a été mille fois constaté [2].

La cause première du mal est l'état d'ivresse dans lequel Jack arrive à bord ; plus d'une fois, les officiers ont dû remettre leur départ jusqu'au moment où ils disposeraient d'un équipage moins surchauffé par l'alcool. Dès le début du voyage commencent les menaces. Souvent cette situation change à la mer ; souvent aussi, hélas ! elle s'y pro-

1. (Lord) Brassey, *British Seamen*, p. 1 et suiv.
2. *Discipline on Shipboard*, *Maritime Review* (21 déc. 1904).

longe : les inimitiés sont nées, et les matelots s'unissent pour les assouvir. Parcourez le tableau ci-contre ; et vous verrez, non sans étonnement, le nombre considérable de délits commis non par des matelots isolés, mais par plusieurs réunis.

Les autorités maritimes et les consuls se considèrent plus comme les protecteurs des matelots contre les exactions des officiers que comme des juges en matière correctionnelle. Les marins le savent, ce qui diminue singulièrement la puissance des chefs. D'ailleurs, se disent-ils, les peines ne peuvent pas être fortes ; et cette assurance rend les hommes dangereux plus dangereux encore. — L'affaire du « *Freshfield* » passe pour typique. Un matelot refusa d'obéir et menaça son chef. La police locale ne voulut pas intervenir. Le capitaine fut obligé de saisir l'homme et d'agir lui-même, aux risques d'avoir, *lui*, des difficultés avec les autorités de son pays[1] !

Les « règlements pour maintenir la discipline » (*Regulations for maintaining discipline*), tels qu'on les trouve établis dans les contrats d'embarquement, ne sont certes pas une des institutions les moins curieuses de la marine anglaise de commerce. Ils ont pour base une disposition de l'article 114, paragraphe 2, du Code maritime, qui prévoit « des règlements relatifs à la conduite à bord, à des amendes, à des rationnements de

1. *Guild Gazette*, avril 1904.

TABLEAU

indiquant des poursuites dirigées pour indiscipline contre divers matelots et les peines prononcées par tribunaux maritimes de 1897 à 1901 [1].

NOMBRE ET QUALITÉ DES PERSONNES POURSUIVIES	NATURE DU DÉLIT	PEINES PRONONCÉES
1 chauffeur.	Indiscipline et violence.	12 semaines de prison et frais du procès.
1 chauffeur.	Refus d'exécuter un travail.	12 semaines de prison.
7 matelots.	Indiscipline continue.	2 mat. 6 semaines de prison, 5 mat. 4 semaines de prison, suppression des salaires.
5 matelots.	Refus d'exécuter leur travail.	Débarquement, suppression des salaires.
5 matelots.	Ivrognerie et tumulte.	1 m. de salaire d'amende et débarquement.
3 matelots.	Indiscipline.	1 mois de prison et frais.
1 chauffeur.	Violence.	12 semaines de prison.
4 matelots.	Refus d'exécuter leur travail.	2 semaines d'emprisonnement et frais.
1 chauffeur.	Violence.	3 jours de prison.
2 chauffeurs.	Indiscipline grave.	5 jours de prison.
1 chauffeur.	Indiscipline continue.	1 mois de prison.
11 chauffeurs et matelots.	Entente pour désobéir et refus de partir à cause de l'état du navire.	Amendes diverses.
3 matelots.	Indiscipline, refus d'exécuter le travail.	14 jours d'emprisonnement et suppression de salaires.

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, 1903, t. III, p. 50 et suiv.

vivres ou à d autres pénalités pour mauvaise conduite, qu'approuverait le *Board of Trade* et que les parties conviendraient d'adopter ».

Voici les dispositions, actuellement en vigueur, du règlement pour maintenir la discipline :

DÉLIT	PEINES
1° Violences sur une personne à bord ou du bord (à défaut d'autres poursuites)	5 sh.
2° Porter ou posséder à bord des liqueurs spiritueuses	5 »
3° Ivresse (première faute)	5 »
— (récidive), chaque fois	10 »
4° Détenir ou prendre des armes à feu ou quelque autre arme ou instrument défensif, sans le consentement du capitaine, pour chaque jour durant lequel le matelot les a détenus	5 »
5° Injures et refus d'obéissance	5 »

Pour empêcher que des abus ne se produisent, le règlement impose au capitaine un certain nombre de formalités. « Les mentions portées sur les registres doivent, lors du débarquement des matelots, être montrées au surintendant de la marine, et, si celui-ci admet que le délit est prouvé et que les formalités légales ont été respectées, l'amende est déduite des salaires et son montant remis au surintendant ». Le capitaine peut, pour bonne conduite, faire remise des amendes.

Il ne semble pas que les capitaines abusent de la faculté qui leur est reconnue de prononcer eux-mêmes des amendes, ainsi que le prouve le tableau suivant :

TABLEAU

indiquant les amendes prononcées par les capitaines contre les matelots congédiés à Cardiff entre 1892 et 1901[1].

ANNÉES	BATEAUX DÉSARMÉS	AMENDES
1892...............	2.006	46 L.
1893...............	1.841	49 17.4
1894...............	2.053	49 »
1895...............	1.954	39 19.7
1896...............	2.092	49 1
1897...............	2.050	37 9.11
1898...............	1.503	17 13
1899...............	1.898	61 15.3
1900...............	1.759	26 11.4
1901...............	1.530	39 0.4

II. — Désertion.

L'embarquement de l'équipage à une époque fixée et sa présence à bord jusqu'au retour sont si utiles qu'on les considère partout comme presque nécessaires ; et on y attache une sanction non seulement civile, mais pénale.

La loi anglaise (art. 221 Code maritime) distingue quatre cas[2] :

a) « Négligence de se rendre à bord » (*neglecting to join*). — Le matelot a signé son engagement, mais change ensuite d'idée ou, faute de le pouvoir, ne

1. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. III, p. 114.

2. Résumé explicatif dans *Seafaring*, 22 octobre 1898.

se rend pas à bord au moment indiqué. Il ne s'expose pas, bien entendu, à se voir retenir un salaire qu'il n'a pas gagné, mais à payer des dommages-intérêts. En fait, presque aucun procès n'est intenté dans de tels cas, parce que le capitaine a peu souci de perdre des heures, sinon des jours précieux, pour obtenir la condamnation de l'auteur d'un délit de si médiocre gravité.

b) « Refus de gagner la mer » (*refusing to proceed to sea*). Le matelot a signé son engagement, se trouve à bord, mais ne veut pas « gagner la mer ». Son motif est généralement que le bateau ne peut pas faire sans danger la traversée ou que les vivres sont insuffisants. Nous avons vu ce qui se passe en ce cas[1].

c) « Absence sans congé » (*absence without leave*). — Le matelot a signé son engagement, s'est rendu à bord, puis s'est éloigné sans permission, pour revenir avant le départ. La peine prévue par la loi est la retenue de deux jours de salaires, plus, par jour d'absence, soit six jours de salaires, soit les frais d'un remplaçant ; si le délit est commis à l'étranger, on peut y ajouter dix semaines de prison.

d) « Désertion » (*desertion*). — Le matelot a signé son engagement, s'est rendu à bord et a quitté *d'une façon permanente* le bateau avant son arrivée à destination. « Il est passible de la confiscation de tout ou partie des effets qu'il laisse

1. Voir « Bateaux innavigables ».

à bord, ainsi que des salaires gagnés par lui à cette époque ; si la désertion a lieu à l'étranger, il se verra confisquer les salaires qu'il pourra gagner à bord de tout autre navire, sur lequel il sera employé jusqu'à son prochain retour dans le Royaume-Uni ; il sera responsable de la différence des salaires payés par le capitaine ou le propriétaire du navire à tout remplaçant, engagé à un salaire plus élevé que le sien ; et, enfin, excepté dans le Royaume, il sera puni d'un emprisonnement d'une durée de douze semaines au maximum avec ou sans *hard labour*. »

La désertion *lato sensu* est un mal dont souffre beaucoup la marine anglaise. — Ivre, Jack ne retrouverait pas le bateau sur lequel il s'est engagé et qui lui a fait des avances, sans l'usurier qui le surveille. Conscient, il profite de l'argent reçu et n'a plus souci de se rendre à bord : la loi est si faible ! Arrive-t-il dans un port, où les salaires sont plus élevés et où l'on est disposé à lui avancer de l'argent pour mener quelques jours une joyeuse vie ? Il débarque sans hésiter : pour qu'il soit puni, il faudrait d'abord le prendre, et aussi que le capitaine se résignât à perdre un temps infini ; il se considère comme à l'abri de poursuites.

Il est possible, même probable, qu'autrefois des capitaines *forcèrent* leur équipage à déserter, en les maltraitant et les laissant mourir de faim, afin de confisquer les salaires dus, et que des armateurs renvoyèrent des officiers trop délicats

pour agir ainsi [1]. Aucun exemple précis ne nous permet cependant de croire à la persistance de telles manœuvres.

La suppression de toute peine corporelle, lorsque le délit est commis dans le Royaume-Uni, a rendu *Jack* plus audacieux : tandis qu'en 1876 — sous le régime d'une loi plus sévère — on calculait à Cardiff 1,87 0/0 de matelots manquant au départ, en 1880 — période mixte — le chiffre s'éleva à 2,80 et en 1881 — avec la législation actuelle — il atteignit 5,76[2] !

L'exemple du « *Brunswick* », très connu en Angleterre, est considéré aujourd'hui par les capitaines comme absolument typique de ce qui se passe à bord des bateaux où, pour un motif ou un autre, l'ordre et la discipline ne sont pas maintenus. C'est là, ajoute-t-on, « surtout la conséquence de la faiblesse des magistrats à l'intérieur du Royaume et des consuls à l'étranger. Nul ne veut agir avec vigueur contre les déserteurs ; au cas de poursuites, les peines prononcées sont si ridicules qu'elles ne font qu'accentuer le mal; elles rendent les coupables plus audacieux et plus difficiles encore à mener [3]. »

Le nouveau « carnet continu de débarquement » a donné quelques résultats. La mention « engage-

1. Voir *Seafaring*, 8 octobre 1898.
2. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. III, p. 72.
3. W. H. Wood. *The Blight of Insurbordination*, Londres, 1903, p. 42.

ment non terminé » peut s'appliquer et s'applique généralement aux déserteurs qui, ainsi,

Extrait du livre-journal du capitaine du « Brunswick »[1].

DATE DE L'ÉVÉNEMENT	ENDROIT	
28 octobre 1899.	Liverpool.	2 matelots qualifiés, un charpentier, un chauffeur, deux soutiers ne se présentent pas au départ et sont laissés à terre.
28 octobre 1899.	Liverpool.	1 matelot arrive ivre à bord, il refuse de faire tout travail et déserte sitôt aux docks de Penarth.
31 octobre 1899.	Penarth.	Engagé de nouveaux hommes à la place de ceux qui ne se sont pas présentés au départ ou qui ont déserté.
1er novembre 1899.	Penarth.	Un des nouveaux engagés ne se présente pas au départ et est remplacé.
1er novembre 1899.	Penarth.	Un chauffeur descend du bord malgré les ordres du capitaine; il se blesse et veut rester à terre; il est remplacé.
6 novembre 1899.	à la mer.	Le dernier chauffeur engagé est incapable : il devient soutier et un soutier prend sa place

trouvent plus difficilement un nouvel emploi.

La *Shipping Federation*[2] fait tous ses efforts

1. Publié par le *Fairplay;* bien entendu, nous avons remplacé les noms propres par l'indication de la qualité des hommes.

2. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, t. II, p. 677.

pour diminuer le nombre des déserteurs par une action aussi énergique que possible. Sa « liste noire » produit déjà des résultats sensibles. De plus, elle reçoit des consuls d'Angleterre à l'étranger les noms des matelots qui ont déserté et qui se sont réembarqués pour l'Europe ; et elle pratique une saisie sur leurs salaires.

Les usuriers, les « tailleurs », les logeurs des ports étrangers accentuent encore le courant qui pousse les matelots à déserter ; parmi ces ports, ceux des Etats-Unis méritent une mention spéciale.

San-Francisco passe pour le « Paradis » des matelots : trois à quatre mille d'entre eux y vivent toute l'année du produit de leur pêche dans l'Alaska ; en tout cas, on y trouve aisément de l'emploi à 45-50 $ par mois sur des bateaux américains, « avec 9 heures de travail par jour et 40-50 cents par heure supplémentaire », « sans compter, ajoute-t-on, que la nourriture y est excellente et les aménagements merveilleux ! »

Jack arrive à San-Francisco, dégoûté de la viande salée et des légumes conservés dont il s'est nourri durant des mois ; la perspective du travail très sale des ports ne lui sourit guère.

Dès lors, disent les *crimps*, nul besoin d'*inciter* les matelots qui arrivent dans le port, donc nulle violation des articles 644 et 645 du Code pénal de la Californie[1] !

1. *Management of the Sailors' Home at San-Francisco* (Senate, 58th Congress, 2d session, doc. 18, p. 13).

La désertion sévit dans les ports Nord-Ouest du Pacifique, surtout sur les bateaux anglais. Si le mal est moindre sur les navires français, c'est que les Français ont toujours de la difficulté à apprendre des langues étrangères et émigrent difficilement !

TABLEAU

indiquant le nombre et la proportion de déserteurs sur les différents bateaux étrangers entrés dans le port de San-Francisco en 1902[1].

NATIONALITÉS	NOMBRE DES BATEAUX	ÉQUIPAGES	DÉSERTEURS	PROPORTION
Anglais.....	60	1.778	638	36 %
Allemands..	14	357	110	31
Norvégiens.	2	33	7	21
Français ...	55	1.376	84	10

Sitôt la visite de la douane finie, les aubergistes pour matelots montent sur les bateaux « avec ou sans l'autorisation du capitaine ». Ils apportent avec eux de l'alcool. Un ou plusieurs hommes tombent dans leurs filets; une chaloupe qui accoste les enlève, de jour ou de nuit. Une pension, qui s'appelle *Sailors' Home* et semble surveillée sinon dirigée par des gens respectables, pratique les mêmes procédés !

1. *Annual Report of the Commissioner of Navigation in U. S.* Washington, 1903, p. 30.

Jack prend maintenant ses repas dans une pièce attenante à un bar et couche au-dessus : il est vite dans les mains du logeur. Lorsqu'il a dépensé tout ce qu'il porte et une certaine somme en plus, on le rembarque. La loi interdit d'exiger des matelots un droit de placement trop élevé : on prend à Jack l'*advance note* d'un mois de salaires sous prétexte de livraison de vêtements, et on exige du capitaine un « surplus » que le public appelle « argent du sang » (*blood money*)!

Longtemps, les capitaines ne protestèrent pas avec vigueur contre ce régime. Les salaires abandonnés par les déserteurs et l'économie sur les salaires et la nourriture durant le séjour dans le port compensaient amplement la différence entre le nouveau salaire et l'ancien pendant deux mois, plus l'« argent du sang » [1]. Mais un *trust* se forma, la *Seamens' Landlords Mutual Association* [2], dont les exigences devinrent menaçantes. Durant les derniers temps, la *Shipping Gazette* a parlé d'une résistance combinée de la part des capitaines et de la création d'une agence centrale de placement.

La Nouvelle-Orléans a une triste réputation dans le monde des marins ; la *Merchant Service Guild* a protesté contre ces *crimps*, non sans résultats.

1. *Annual Report of the Commission of Navigation of U. S.*, 1903, p. 31.

2. *Management of the Sailors' Home at San-Francisco*, p. 25.

New-York a conservé, en large mesure, son ancienne et déplorable renommée. Les pensions de marins n'y sont pas seulement des endroits où l'on « a de mauvais aliments et un mauvais logis contre du bon argent »; leurs propriétaires ont formé une association (*Sailors' Boarding House Keepers' Association*), qui « contrôle » l'embarquement des matelots sur les voiliers et les vagabonds [1], comme le trust le plus puissant contrôle le marché de ses articles. La loi est habilement tournée. Il n'y a plus une seule et unique espèce de *crimps*, commerçants, usuriers et marchands d'hommes tout à la fois; il y a, d'une part, le « maître de pension » (*boarding house master*) qui remplit effectivement sa fonction et y joint la « vente de vêtements », et, de l'autre, le « maître d'embarquemeut » (*shipping master*) qui ne se gêne pas pour prélever l'argent du sang. Et, bien entendu, tous deux ont partie liée!

A écouter la voix populaire, la tyrannie des *crimps* serait complète à New-York. Sus à celui qui résisterait, n'accepterait pas une commission ou se refuserait à se montrer complaisant! On le boycotte, et, pour avoir la tranquillité, son armateur le désavoue, sinon le fait débarquer.

Peut-être le *Commissioner of Navigation* fait-il preuve d'optimisme en déclarant que « les efforts pour mettre terme au *crimping* ont eu

1. *Crimps active in this port* (*Evening Post*, supplément au numéro du 3 septembre 1904).

d'assez bons résultats ». Diverses condamnations, ayant atteint une fois cinq ans de prison, ont eu dernièrement un effet quelque peu salutaire[1]; mais le mal persiste : on tourne les lois locales, et l'article 5525 des *statuts revisés* est d'une application assez délicate.

Il nous faut bien, en terminant cette description de l'activité des *crimps* en dehors d'Angleterre, rappeler la triste réputation de Shanghaï; il existe dans la langue anglaise un verbe qui a cette base : un malheureux *Shanghaied* est celui que l'on a enivré, puis dépouillé.

Actuellement, une proposition de loi est devant les Chambres qui permettrait d'enlever le « certificat continu de débarquement » à tout matelot qui ne rejoindrait pas son bord. C'est peut être là une excellente base de campagne contre la désertion; le tout est que l'on agisse fermement par cette voie, au lieu de se laisser ballotter sans cesse entre des systèmes différents.

1. *Annual Report of the Commissioner of Navigation*, Washington, 1904, p. 30.

CHAPITRE X

LES ACCIDENTS A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE

I. — Législation actuelle.

La question, si grave et si délicate, des accidents à bord des navires de commerce est réglée, en principe, par l'article 207 du Code maritime. L'armateur est tenu de payer les frais de médecin et d'entretien, toutes les fois qu'un capitaine, matelot ou novice reçoit une blessure ou éprouve le moindre dommage durant son service ; et ce, jusqu'à guérison, décès ou rapatriement de la victime. Le salaire demeure dû tant que celle-ci reste à bord. Si l'accident arrive dans le pays lui-même ou si la maladie se prolonge après le retour, Jack a à pourvoir lui-même à ses besoins, dans la mesure où la chose lui est possible ! Qu'il ait été embarqué sur le continent..., et les frais de retour tombent à sa charge !

Les deux célèbres lois — *Employers' Liability Act* (1880) et *Workmens' Compensation Act* (1897) — ne s'appliquent pas aux matelots. Le bateau n'est pas une « usine » ; un texte récent et spécial a été nécessaire pour que pussent profiter

de la situation des ouvriers de l'industrie ceux qui procèdent à l'embarquement et au débarquement des marchandises.

Demeure seul discutable le point de savoir si la disposition de la loi de 1901, qui considère comme « usines » les docks et les quais, vise les matelots dans les ports aussi bien que les dockers. Un certain Griffin, A. B., déchargeant des marchandises à Newport, reçut une poutre sur le corps et mourut. Devant la *City of London Court*, il fut décidé que le *Workmens' Compensation Act* ne pouvait trouver son application parce que Griffin était enrôlé au moment de l'accident et, par conséquent, sous le régime du Code maritime. Sur appel, le Tribunal déclara, au contraire, que, lorsqu'elle est employée dans un dock ou sur les quais, toute personne quelconque peut réclamer le bénéfice de la loi de 1901. On attend une décision de la Cour Suprême [1].

Il n'y a qu'un seul cas où, en vertu des principes généraux du droit, le matelot ait certainement droit à une « compensation »; c'est lorsqu'il peut *prouver* que ses blessures ont pour cause le mauvais état du bateau ou un équipement défectueux. Encore les tribunaux entendent-ils la chose de la façon la plus stricte; c'est ainsi qu'une faute du capitaine ne saurait donner lieu à un procès contre l'armateur [2]! Il a été

1. *Report of the Departmental Committee on Workmens' Compensation*, Londres, 1904, p. 51.

2. *The National Sailors' and Firemens' Union. Appeal to*

décidé, cependant, que le propriétaire du navire est responsable des maladresses que commet par ignorance un chauffeur mis par économie aux lieu et place d'un mécanicien [1].

La *Seamen's Union* ne peut guère venir en aide à ses membres que sous la forme d'assistance juridique : elle est, nous le savons, trop déchue pour faire sensiblement mieux. Il n'en est pas de même pour la *Shipping Federation;* celle-ci a organisé une caisse de secours (*Benefit Fund*) : « dans l'intention de maintenir de bonnes relations entre ses membres et les matelots employés par eux, et d'encourager les hommes sérieux et respectables [2] ».

The Shipping Federation (*Limited*) *Benefit Fund* est une institution de bienfaisance, assistant, au cas d'accidents, les gens de mer qui « ont servi depuis six mois au moins sur des bateaux appartenant aux membres de la Fédération » et qui « n'ont pas été déclarés coupables de rebellion, désertion ou absence à bord après avoir encaissé le montant d'avances » (art. 15). Un certificat est délivré et renouvelé tous les ans (art. 5 et 6).

Pour que le porteur du certificat ait droit à une indemnité, « l'accident doit avoir eu

Members of Parliament. Seamen and the Workmens' Compensation Act, 30 janvier 1904.

1. *Seafaring*, 5 novembre 1898.

2. *Rules of the Shipping Federation (Limited) Benefit Fund.* Felling-on-Tyne, 1903.

TABLEAU

indiquant les sommes versées par le « fond » de la Shipping Federation, au cas d'accident arrivé à un employé d'un de ses membres.

1° *Au cas de blessures résultant d'un accident durant treize semaines au plus, lorsqu'il y a incapacité de travail et suppression de salaire.*

	BATEAUX DE 200 TONNES DE GROS ET AU-DESSOUS OU VOILIERS SE LIVRANT AU CABOTAGE	BATEAUX DE 200 TONNES DE GROS, EXCEPTÉ LES VOILIERS SE LIVRANT AU CABOTAGE
	sh.	sh.
Le capitaine	20	40
Le second, le mécanicien en chef, le médecin et le commissaire	14	30
Le premier lieutenant, le second mécanicien	14	20
Tout autre officier	14	16
Les sous-officiers, le maître d'hôtel, les cuisiniers diplômés et le maître-coq	14	14
Les matelots, les chauffeurs et tout autre membre de l'équipage	10	10
Les matelots asiatiques	5	5

2° *Indemnité au cas de mort ou d'infirmité complète.*

	L	L
Le capitaine	20	100
Le second, le mécanicien en chef, le médecin et le commissaire	35	75
Le premier lieutenant et le second mécanicien	35	50
Tout autre officier	35	40
Les sous-officiers, le maître d'hôtel, les cuisiniers diplômés ou le maître-coq	35	35
Les matelots, les chauffeurs et tout autre membre de l'équipage	25	25
Les matelots asiatiques	21 ½	12 ½

lieu durant le service et à son occasion, et n'avoir été ni causé ni aggravé par ivresse » (art. 6).

D'après les renseignements que nous communique M. Cuthbert Laws, plus de 100.000 livres ont été versées entre 1892 et 1904 par le *Fund* à des matelots victimes d'accidents ; 90.000 personnes sont aujourd'hui titulaires d'un certificat.

II. — Réforme de la législation.

La *Seamens' Union* réclame depuis longtemps, et avec vigueur, la généralisation du *Workmens' Compensation Act*. Dans un appel aux membres du Parlement, en date du 30 janvier 1904, elle a insisté sur les conséquences malheureuses d'une législation aussi étroite que l'actuelle. Par hasard, le Code maritime trouve-t-il son application? Vite on ramène le malheureux en Angleterre pour ne plus rien lui payer. Au moins, on le débarque dans le premier port ; et il ne peut plus disposer de son salaire pour subvenir aux besoins de sa famille. S'agit-il d'un procès basé sur les principes généraux du droit : mauvais état du navire et de l'équipement ? On prouve aisément qu'avec un capitaine plus soigneux l'accident ne se serait pas produit.

Les armateurs protestent d'autre part contre toute extension du principe de la loi de

1897 [1]. Les accidents de mer sont « l'Acte de Dieu » ; c'est l'État qui doit en supporter la charge, non les particuliers. D'ailleurs la procédure prévue par le *Workmens' Compensation Act* ne peut pas être appliquée au travail à bord : les navires quittent pour longtemps leur port d'attache, et les équipages changent si vite que les témoignages ne pourraient plus être recueillis.

Le Comité, chargé d'étudier la question des accidents du travail, résume en ces termes le sentiment de la majorité : « On ne voit pas pourquoi le principe de la loi de 1897 ne s'appliquerait pas avec certaines modifications à ceux qui sont occupés à la mer, alors surtout que l'on considère la mortalité parmi les matelots et les nombreuses législations étrangères ». Seule la « machine légale » devrait être écartée.

Quant à la réalisation pratique du principe, le *Departmental Committee* ne la considère comme possible que par la voie de l'assurance obligatoire, telle qu'elle fonctionne dans plusieurs pays du continent.

Le législateur anglais tiendra-t-il compte de ces conseils ; ou trouvera-t-il que l'institution de la *Shipping Federation* comble suffisamment la lacune légale ? L'avenir seul nous l'apprendra. En tout cas, M. W. S. Robson a présenté une propo-

1. *Report of the Departmental Committee on Workmens' Compensation*. Londres, 1904, p. 114.

sition de loi sur les accidents du travail à la mer[1], modifiant le Code maritime ; et la question est, en Angleterre, à l'ordre du jour.

1. V. *Guild Gazette*, avril 1904, et *Maritime Review*, 28 décembre 1904.

CHAPITRE XI

LE LICENCIEMENT DES ÉQUIPAGES

I. — Débarquement dans les îles Britanniques ou rapatriement.

Un « droit de gage sur le navire » (art. 156 C. mar.) assure aux marins le paiement de leurs salaires. Ceux-ci sont insaisissables (art. 163). Pour qu'une fraction puisse en être retenue par l'armateur, il faut que le fait et sa cause soient « mentionnés sur un registre spécial, avec le montant de la réduction » (art. 133). Par exemple, une personne engagée comme chauffeur ignore-t-elle son métier, et se voit-on obligé tant de la remplacer par un soutier que de la charger du maniement du charbon? Ce déclassement ne saurait être pris en considération que si le fait a été noté sur un livre *ad hoc*. Les marins laissent-ils leur famille à la charge de l'assistance publique? Les secours versés peuvent faire, dans de certaines limites, l'objet d'une saisie de la part du *Board of Guardians* (art. 182).

A l'expiration de son engagement, *Jack* est « con-

gédié de la façon prescrite par la loi » (art. 127). Le capitaine lui remet le compte des sommes dues au moins quarante-huit heures avant le règlement (art. 132). Le surintendant s'assure que les salaires fixés sont effectivement payés et qu'il n'est procédé sur ceux-ci à aucune retenue illégale. Des difficultés surgissent-elles? Il peut offrir son arbitrage, si la somme en jeu ne dépasse pas 5 livres sterling; sinon, il doit renvoyer les parties devant le tribunal compétent, généralement la « Cour (locale) de juridiction sommaire » (*Court of Summary Juridiction*) (art. 165). Il surveille encore la délivrance de certificats de congédiement (art. 128) et peut même, depuis quelque temps, en modifier les termes, si bon lui semble.

Le Code maritime fait tous ses efforts pour que les marins nationaux, congédiés à l'étranger, soient rapatriés. « Lorsqu'un navire britannique est l'objet d'un acte de transfert ou de quelque autre acte de disposition, ou lorsque les services prennent fin dans un port situé hors des domaines de Sa Majesté, le capitaine doit, en plus des salaires, soit procurer un emploi équivalent sur quelque bateau britannique à destination du Royaume-Uni, soit fournir les moyens de retour, soit assurer le rapatriement, soit déposer entre les mains du consul la somme nécessaire. » Le matelot et le consul ont des voies spéciales de recours (art. 186).

Le syndicat des matelots se plaint de la façon

la plus vive de ce que, « sur les dizaines de mille matelots et chauffeurs anglais congédiés dans les ports étrangers, beaucoup soient de la part des armateurs et de leurs agents l'objet d'un traitement illégal ; on les débarquerait sans leur remettre leurs frais de rapatriement et de subsistance jusqu'à un port britannique [1] ». — Il y a là, semble-t-il, de l'exagération.

Depuis quelques années, les armateurs anglais ont introduit dans leurs contrats d'embarquement une disposition, connue sous le nom de « clause du port de chargement » (*loading port clause*). Cette clause déclare que l'équipage devra demeurer à bord non pas seulement jusqu'au port de déchargement, mais jusqu'à celui du chargement des nouvelles marchandises.

Sur la légalité de la clause du port de chargement, on discute à perte de vue. Les uns soutiennent que, si une telle stipulation n'est pas contraire au texte de la loi, elle l'est à son esprit ; n'est-ce pas le « voyage » qui fait l'objet du contrat [2] ? En sens inverse, d'autres y voient une convention ordinaire. — Les tribunaux n'ont pas encore donné à la question une solution définitive [3]. Cependant, les matelots qui veulent débarquer au port de déchargement en sont rare-

1. *Seafaring*, 13 août 1898.
2. Saunders, *Legal Guide*, p. 376.
3. *Shipping World*, 14 septembre 1904.

ment empêchés par les surintendants de la marine[1].

Pour rendre rares les débarquements involontaires ou arbitraires de matelots, la loi menace d'une peine sévère les capitaines qui en abandonneraient à l'étranger sans graves motifs (art. 189). Veulent-ils se débarrasser d'un homme gênant ou même menaçant pour la tranquillité du bord? Ils doivent procéder selon une voie particulière, qui rend les abus difficiles, sinon impossibles (art. 188).

Les marins anglais, demeurés à l'étranger sans ressources, sont rapatriés aux frais de l'armateur qui les a amenés; à moins que celui-ci ne prouve qu'ils ont débarqué sans le consentement du capitaine (art. 184).

Des textes spéciaux visent encore les « matelots ou novices, trouvés dans la misère à l'étranger », et leur assurent assistance, secours et rapatriement (art. 190).

II. — La vie des matelots dans les ports anglais.

Après de longs mois, *Jack* revoit enfin son pays natal. Les privations, souvent même les souffrances, l'ont rendu avide de plaisirs. Il est désireux de « passer quelques bons instants », et sa naïveté comme son incontinence le précipi-

1. Saunders, *Legal Guide*, p. 377.

tent dans la boue. — Marié, il rejoint sa femme et ses enfants, ivre-mort, les poches à moitié vides; célibataire, il ne met aucun frein à ses penchants pour l'alcool et la basse débauche.

Quelques capitaines ne payent pas leurs hommes dès l'arrivée ; ils attendent deux jours, deux éternels jours, durant lesquels le matelot achète des vêtements à un prix exorbitant afin d'obtenir d'un « tailleur » un peu d'argent comptant [1].

Les autorités ont beau écarter les logeurs-tailleurs (les *crimps*, selon l'appellation populaire) des bateaux à peine amarrés et des bureaux de la marine; une foule fangeuse circule sur les quais et aux portes des édifices officiels. D'ailleurs, le capitaine se rend parfois complice des *crimps;* il a bu trop pour voir encore très clair, il ouvre les oreilles aux offres des usuriers.

En quittant les bureaux de la marine, le premier soin de *Jack* est de traverser la rue et de gagner le bar (*pub*) le plus proche. Il s'y fait vite des « amis », compagnons qui ne tardent pas à abuser de sa naïveté et de son naturel enjoué.

Heureux ceux qui descendent, tout d'abord au moins, dans une « maison des marins » (*Sailors' Home*) ou dans quelque autre pension tenue par des gens respectables. Ceux-ci détournent d'eux trop souvent, hélas ! par leur sévérité et leur aus-

1. Voir le tableau de Frank T. Bullen, *With Christ in Sailors' Town*, Londres, 1901, p. 7 et suiv.

térité, les matelots honnêtes. Mille fois préférable serait de surveiller Jack d'une façon moins étroite, de lui laisser l'illusion d'une plus grande liberté et de considérer comme un progrès déjà sensible de l'écarter de milieux dangereux. Le champ d'activité serait plus large et les résultats plus notables.

Le *Board of Trade* a déclaré la guerre à l'usure, le grand mal des quartiers « maritimes » comme de tous les quartiers pauvres d'Angleterre. Les comtés et surtout les « autorités chargées de l'application des voies sanitaires » (*Authorities under the Public Health Act*) ont pris des mesures contre les pensions mal famées, peu saines et dirigées par des usuriers sans scrupule. Une concession spéciale est nécessaire à celui qui veut établir un *boarding-house* ou un *lodging* pour matelots; et, une fois accordée, elle peut être retirée. Des règlements cherchent à mettre un terme aux abus les plus courants; des inspecteurs ont pour mission de faire respecter les lois et ordonnances en vigueur. Dans plusieurs ports, ainsi à Londres et à Cardiff, ce régime a déjà donné des bons résultats.

Terminons ce tableau réaliste, et hélas ! trop vrai, en constatant que toujours plus nombreux sont les hommes qui regagnent leur foyer sitôt débarqués, et écoutent d'une oreille attentive les discours de *tea-totalers*. Ce courant est cependant trop lent; et, non sans raison, les sociologues anglais s'en plaignent vivement.

III. — La misère du matelot âgé.

Jack débarque pour la dernière fois : rhumatisant, épuisé par une vie rude et souvent par la débauche, il n'a plus la force de continuer son service à la mer. Généralement, il n'a pas un seul « penny » d'économie, ni placé une somme notable à la caisse d'épargne, ni versé la moindre cotisation à une société de secours mutuel. Parfois, ses enfants le prennent chez eux ou lui font une petite rente ; parfois, un hospice privé lui offre un abri et le pain quotidien ; trop souvent, hélas ! la *work-house*, la maison, plus exactement la prison, des pauvres se referme sur lui.

Il existe un certain nombre d'institutions charitables pour les matelots âgés ; la plus célèbre, peut-être, est les *Cliffs Homes for Aged Mariners*, de Liverpool, où les impotents et les vieillards trouvent des logements séparés et indépendants et ce qui leur est nécessaire pour y vivre.

Quiconque connaît le système de l'assistance publique en Angleterre sait ce qu'a de rigoureux, sinon d'atroce, l'existence *inside*. Le miséreux, fatigué d'errer et affamé, est content sans doute de retrouver régulièrement son lit et des aliments substantiels ; mais le voilà « retiré du monde », placé sous la surveillance de gardes et tenu à une existence sévère et monotone ! Constatons cependant que la plupart des Comités d'assistance

(*Boards of Guardians*) tendent à adoucir le régime pour les vieillards et les infirmes autant qu'à tenir à son exécution stricte pour les paresseux et les vagabonds. Les vieux ménages ont une chambre soigneusement cirée et entretenue; des dames charitables viennent, à certains jours, lire une comédie ou jouer de la musique. A Liverpool, par exemple, les anciens matelots, imprévoyants, mais sans penchant invincible pour l'alcool, peuvent sortir presque tous les après-midi et finir tranquillement leur existence [1].

Souvent les capitaines et les officiers ne font pas plus preuve de prévoyance que les équipages et terminent leur vie dans la plus épouvantable misère. Ceux qui ont versé une petite cotisation à la *Mercantile Marine Service Association* sont au moins assurés de petites rentes !

Entre 1786 et 1851 fonctionna en Angleterre une « caisse des marins du commerce » (*Merchant Seamens' Fund*)qui, en échange d'une contribution obligatoire, versait des pensions aux gens de mer, à leurs veuves et à leurs orphelins [2]. Mais ce régime a disparu, fortement attaqué dans son principe même à un moment où l'on n'avait pas encore admis les idées actuelles.

Durant les dernières années, le sort des matelots âgés a attiré maintes fois l'attention publi-

1. André-E. Sayous, *l'Assistenza pubblica in Inghilterra* (*Riforma sociale*, 1899).
2. H. Fromageot, *Code maritime britannique*, p. x.

que ; mais on a écarté une loi visant les seules gens de mer[1], car, en ce moment, la question des pensions de retraite pour la vieillesse se trouve posée d'une façon générale, pour l'ensemble de la population qui est d'une imprévoyance inouïe[2].

1. *Journal of Commerce*, septembre 1902.
2. Martin Saint-Léon, *Les pensions de retraite pour la vieillesse en Angleterre*, 1902.

CHAPITRE XII

LES ÉQUIPAGES DE LA MARINE DE GUERRE DANS LEURS RELATIONS AVEC CEUX DE LA MARINE DE COMMERCE

I. — Le recrutement des équipages de la marine de guerre.

En Angleterre ainsi que partout, le matelot de la marine marchande est bien le frère du matelot de la marine militaire — autrement dit *Blue Jacket*. — Il est né dans les mêmes milieux : généralement dans les « quartiers maritimes » des ports nationaux ; il a des qualités et des défauts identiques : surtout un goût excessif pour le wiskey et le gin[1]. Cependant, les relations entre la flotte de commerce et la flotte de guerre sont moins étroites en Grande-Bretagne que dans la majorité des pays ; nous nous trouvons ici, comme souvent dans les îles d'outre-Manche, en face d'un régime particulier.

Pour remplir les cadres de l'armée navale, on procède par enrôlements qualifiés de « volon-

1. Voir *Ashore and Afloat*, organe surtout de la *Navy*.

taires », et effectivement tels dans la mesure où les recruteurs n'abusent pas de la faiblesse des miséreux ou de l'influence momentanée de l'alcool.

Jouent un rôle prédominant dans l'armée navale les matelots en service actif. Sur cent soixante-huit mille hommes environ, trente-six mille seulement font partie de la réserve[1], pêcheurs et yachtmen, plutôt que matelots employés sur des navires au long cours[2].

En principe, le souverain a conservé le droit de « presse » (*impressment*) : il a la faculté de lever toute personne et de la faire servir de gré ou de force sur ses bateaux pour la défense du pays. Si nul ne discute la base « légale » d'un « usage aussi immémorial », celui-ci ne peut être invoqué, bien entendu, que dans des circonstances absolument exceptionnelles, en cas de nécessité absolue[3].

II. — La réserve de l'armée navale.

Le système actuel de recrutement de l'armée navale a été caractérisé autrefois par lord Brassey.

1. NAUTICUS, *Jahrbuch für Deutschlandsseeinteressen*, 1904, p. 162.
2. *Report of the Committee on the Mercantile Marine*, 1903, t. I, p. 7. — Cf. FRANK T. BULLEN, *The Men of the Merchant Service*, p. 279.
3. F. P. MAUDE et CH. E. POLLOCK, *Compendium of the Laws of Merchant Shipping*, 1881, t. I, p. 169.

d' « efficace mais aussi très coûteux[1] ». Aujourd'hui, le même auteur dit « les forces permanentes trop larges et la réserve trop mince[2] ». Et telle est l'opinion générale en Angleterre.

Le *Naval Service Committee* a très bien vu ce qui rend le problème difficile à résoudre : « Un des objets de notre forte marine militaire est de permettre, en temps de guerre, aux navires de commerce de tenir la mer ; la chose serait impossible si un trop grand nombre de matelots et de chauffeurs étaient retirés brusquement de la marine marchande. »

Récemment, les efforts de l'Amirauté ont porté vers l'augmentation de la réserve par l'adjonction d'hommes pris sur les paquebots et les voiliers[3]. On peut voir affichée sur les murs, et on lit jusque dans les revues[4], la note suivante : « Tout matelot, pêcheur, citoyen anglais, bon sujet, entre dix-huit et trente ans, et à la mer depuis au moins deux ans, peut être enrôlé comme matelot; il jouira dès lors des avantages suivants : il recevra 3 liv. st. 5 sh. par an, deux costumes durant les cinq ans d'engagement et, en temps de service effectif, 2 sh. 9 d. par jour... » Il ne semble pas que cette offre ait paru très alléchante : durant les mois de 1904 où ces dispositions ont été en vigueur, trois mille

1. *Times*, 28 août 1891.
2. *Our Naval Strength* (*Nineteenth Century*, octobre 1904).
3. (Lord) Brassey, *Naval Annual*, 1904.
4. *Nautical Magazine*, juin 1902.

marins seulement se sont présentés aux bureaux de l'Amirauté [1] !

Les spécialistes les plus éminents cherchent encore un moyen de « renforcer la réserve », — « question urgente », disent-ils. — Le remède, tout dernièrement proposé par le célèbre lord Brassey, est « l'inscription maritime française, telle qu'elle fut instituée par Colbert afin d'attacher la population des côtes au pavillon national, et qui a donné de si excellents résultats [2] ». — Constatation intéressante pour prouver qu'il est plus facile de détruire que de construire dans un domaine aussi délicat que celui-ci !

1. NAUTICUS, *Jahrbuch*, 1904, p. 62.
2. *Nineteenth Century*, octobre 1904, p. 595.

CONCLUSION

Le sort des matelots anglais du commerce s'est beaucoup amélioré au cours du XIXe siècle. « Il y a quatre-vingts ans, les privations étaient grandes ; les bateaux étaient souvent des antres flottants (*floating hells*). Les ports étaient pleins d'aventuriers en quête de victimes. Les *crimps* et les femmes abandonnées guettaient *Jack* sur les quais et lui dérobaient l'argent si péniblement gagné; à défaut d'autres arguments, on jouait avec lui et l'on trichait [1]. »

Aujourd'hui, la vie est beaucoup moins rude à bord des bateaux britanniques ; et, si l'on peut faire encore un tableau assez noir de l'existence que *Jack* mène à terre, les traits doivent en être très sensiblement atténués.

Les progrès que nous constatons ont une double cause : les progrès qui se sont produits dans la classe ouvrière et dans les quartiers populaires d'Angleterre, et l'intervention du législateur.

Le règne de la reine Victoria a marqué dans l'ordre social comme dans le domaine économique. Les classes laborieuses se sont peu à peu

1. G.-H. Pike, *Among the Sailors*, Londres, 1897.

relevées de l'état d'horrible misère où elles étaient tombées à la fin du XVIII[e] siècle et au commencement du XIX[e]; les districts pauvres sont devenus plus habitables et l'existence de sa population plus humaine.

A ces motifs d'ordre très général, il faut en joindre un, plus spécial : la législation maritime a beaucoup facilité la transformation ; et on doit considérer comme excellentes dans leur ensemble les dispositions, que nous avons étudiées et qui se trouvent condensées dans le Code de 1894 : elles mettent un terme aux abus les plus fréquents dans une des principales branches de l'industrie nationale, sans intervenir dans les questions les plus délicates et les plus insolubles d'une manière trop vive, sinon inopportune.

Durant les dernières années cependant, les progrès se sont accentués plus par suite du courant général que pour des causes particulières. L'élément législatif a passé au second plan. Certes, l'opinion publique n'a pas oublié *Jack;* les dernières enquêtes le prouvent surabondamment. Mais le plus urgent est fait, le courant « socialiste d'État » se trouve moins fort, et la situation économique, peu prospère, ne permet pas des réformes coûteuses.

L'argument principal de ceux qui protestent contre une intervention du législateur a été formulé d'une façon très nette par sir Robert Giffen, devant la *Commission on Subsidies :* « les réformes sociales sont peu de saison à cette époque

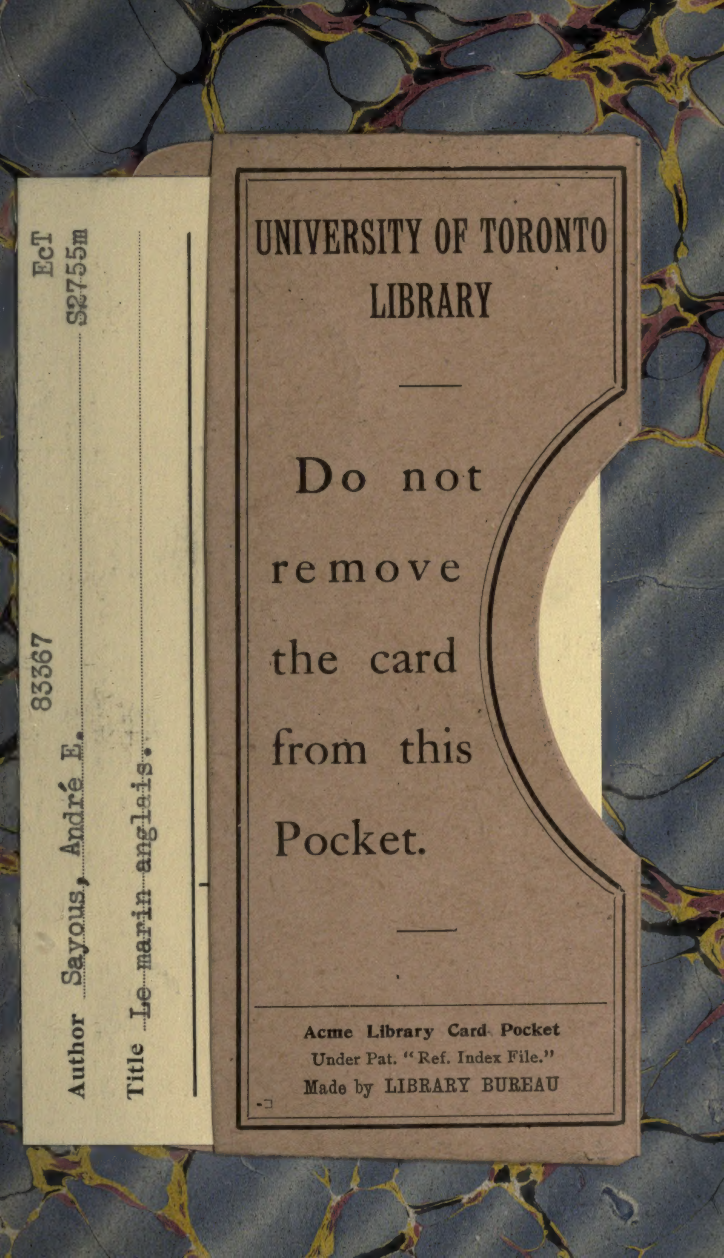
d'ardente compétition ». La marine de commerce ne peut plus supporter de nouvelles charges ; le fret est trop bas ; toute loi, faite dans l'intérêt des équipages, retomberait sur ceux-ci, en rendant victorieuse la concurrence étrangère sur le marché des transports maritimes.

Un langage identique à celui de sir Robert Giffen a été tenu par les armateurs français devant la Commission de la marine ; c'est celui du bon sens. Nul doute que, si nous prenons une plus complète conscience des questions maritimes, nous ne renoncions, comme l'Angleterre, à imposer de nouvelles charges à notre armement.

TABLE DES MATIÈRES

PARIS —IMPRIMERIE F. LEVÉ, RUE CASSETTE, 17.





UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY
Do not
remove
the card
from this
Pocket.
Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU
EcT
S2755m
83367
Author Sayous, André E.
Title Le marin anglais.

